

n° 2005-0050-01

septembre 2005

Mission d'analyse prospective des conditions d'exercice de l'activité des contrôleurs des transports terrestres

(statut - réglementation - organisation)

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Rapport n°2005-0050-01

**MISSION D'ANALYSE PROSPECTIVE DES CONDITIONS
D'EXERCICE DE L'ACTIVITE DES CONTROLEURS DES
TRANSPORTS TERRESTRES (statut – réglementation – organisation)**

réalisée par

Jacques LOMBARD

Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Isabelle MASSIN

Inspectrice générale de l'Équipement

Commanditaires :

La Direction générale du personnel et de l'administration

La direction générale de la mer et des transports



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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



conseil général
des Ponts
et Chaussées
Vice-présidence

note à l'attention de

Madame la directrice générale du personnel et de
l'administration

Monsieur le directeur général de la mer et des transports

La Défense, - 7 SEP. 2005

Rapport n°2005-0050-01

Par note du 21 janvier 2005, le directeur des transports terrestres et le directeur du personnel, des services et de la modernisation ont confié au Conseil général des ponts et chaussées une mission sur le rôle, les habilitations et l'organisation du corps des contrôleurs des transports terrestres pour formuler des propositions d'évolution prenant en compte les modifications du monde des transports et le contexte dans lequel les contrôleurs des transports terrestres exercent leurs responsabilités.

Il avait été précisé que ce travail devait être effectué « en concertation avec les représentants du personnel et des services ».

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par Jacques Lombard et Isabelle Massin.

Il est le résultat de nombreuses rencontres tant avec des contrôleurs des transports terrestres et leurs organisations syndicales représentatives, qu'avec leurs responsables hiérarchiques, les représentants des organisations professionnelles, les organisations syndicales des salariés du transport routier. Les contacts ont été pris tant au niveau régional (6 régions visitées) qu'au niveau national.

L'importance croissante de la concurrence étrangère dans le cadre de l'élargissement de l'union européenne, l'impact de plus en plus grand de la réglementation européenne sur le transport routier modifient les conditions d'exercice des activités des contrôleurs des transports terrestres et nécessitent que des instructions claires et précises soient formulées sur les priorités du contrôle (poids respectif du contrôle sur route et en entreprises ; surveillance du cabotage ; contrôle des matières dangereuses...).

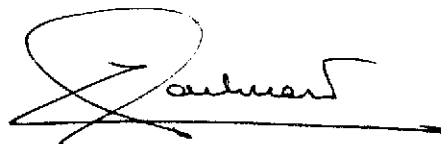
La double mission des contrôleurs des transports terrestres : assurer la sécurité des usagers de la route par un contrôle du respect du code de la route et veiller aux conditions d'emploi des salariés et aux conditions de concurrence, ne pourra être remplie que s'ils disposent d'outils efficaces de détection- constatation des infractions et si la chaîne contrôle sanction fonctionne sans faille. Ceci suppose une articulation plus

Tour Pascal B
92055 - La
Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22

plus forte de l'action des contrôleurs des transports terrestres avec celle des services relevant du ministère de la justice.

Enfin, ce corps de fonctionnaires a besoin de se voir reconnaître sa forte technicité par des signes tangibles (grille de rémunération CII notamment) alors qu'au cours des années précédentes, il n'a pas bénéficié d'avantages accordés à d'autres corps de contrôle de niveau de responsabilités équivalentes. C'est une condition nécessaire à sa mobilisation.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère, interviendra, sauf objection de votre part dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claude Martinand', with a long horizontal stroke extending to the right.

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2005-0050-01

- le ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire	1 ex
- le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie	1 ex
- le ministre de la justice	1 ex
- le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	3 ex
- le secrétaire général du ministère de l'équipement	1 ex
- la directrice générale du personnel et de l'administration	3 ex
- le directeur général de la mer et des transports	5 ex
- la directrice des affaires juridiques, informatiques et logistiques	1 ex
- le délégué interministériel à la sécurité routière (directeur de la sécurité et de la circulation routières)	3 ex
- le président de l'INSERR	1 ex
- le directeur général de l'INRETS	1 ex
- le directeur de projet contrôle automatisé	1 ex
- le président du conseil national des transports	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	7 ex
- la secrétaire et les secrétaires de section du CGPC	7 ex
- archives	1 ex

*

*

*

RESUME

Face au malaise de bon nombre de contrôleurs des transports terrestres, suite notamment à l'attribution de la prime CII aux contrôleurs du travail des transports et à la suppression de la carte leur permettant de circuler gratuitement sur tout le territoire, compte tenu des évolutions importantes des conditions de leurs interventions parce que l'activité contrôlée est exercée dans un contexte de concurrence exacerbée, et que les contrôles en entreprises ne peuvent pas être opérés dans les entreprises étrangères, en raison aussi de l'annonce de nouvelles responsabilités qui leur seraient confiées, il est apparu nécessaire au directeur ayant en charge le transport terrestre au ministère de l'équipement et à celui ayant en charge le personnel de demander au CGPC de faire un bilan de la situation, en concertation avec les représentants du personnel et des services, pour formuler des propositions d'évolution pour ce corps tant sur les plans statutaires, réglementaires qu'organisationnels.

I. CONSTATS.

Le statut des contrôleurs des transports terrestres est proche de celui des secrétaires administratifs, les règles qui leur sont appliquées ne prennent pas en compte la spécificité de leur métier. Leurs responsabilités, notamment financières, sont importantes puisqu'ils sont obligés de percevoir en espèces des montants élevés. Ils sont amenés parfois, compte tenu de l'inadaptation de certains textes, à effectuer des actes qui pourraient être contestés. Le code de la route ne leur donne, par exemple, le pouvoir de constater certaines infractions que si elles sont connexes à d'autres...

Les contrôleurs des transports terrestres souffrent d'un fort isolement au sein du ministère de l'équipement. Leur activité n'est pas rattachée à une filière clairement identifiée. Ils travaillent pour la sécurité routière mais sont peu associés aux PDASR, Plans Départementaux d'Action de Sécurité Routière. Si, dans beaucoup de régions, des chartes ont été passées entre le service transports et la direction régionale du travail des transports, la coopération réelle entre services est inégale. La mobilité des contrôleurs des transports terrestres dans d'autres corps et d'autres fonctions où leur expérience pourrait être utile est, dans les faits, limitée.

Les contrôleurs des transports terrestres sont des experts dont l'apport est indispensable tant aux forces de l'ordre qu'à la justice. L'efficacité de tous repose sur une bonne synergie entre services épaulant mutuellement leurs actions. Pourtant, leur rôle n'est guère connu du grand public (ils sont peu cités lors des opérations de contrôle médiatisées). Les désistements des forces de l'ordre pour la mise en œuvre des plans régionaux de contrôle des transports sont fréquents dans certaines régions. Les contrôleurs des transports terrestres ignorent le plus souvent les suites judiciaires effectives données aux infractions qu'ils ont constatées.

II. EVOLUTIONS PROPOSEES.

- En ce qui concerne **le statut**, il paraît indispensable de reconnaître la spécificité et la technicité du métier de contrôleur des transports terrestres, ceci suppose de :

- donner aux contrôleurs des transports terrestres la prime CII et de prévoir le niveau de recrutement par concours externe à BAC + 2 ;
- Inscrire l'obligation de contrôle à toutes les périodes où circulent des poids lourds et des autocars (c'est-à-dire y compris le soir et le week-end) ;
- Fixer au niveau national, les rémunérations des heures de travail effectives le soir et le week-end et les conditions de prise en compte de ces heures dans le décompte du travail hebdomadaire.

- En ce qui concerne **la réglementation**, il serait nécessaire de :

- rebalayer le code de la route pour rendre plus efficaces les habilitations de constat d'infractions données ;
- simplifier l'utilisation des ordonnances pénales ;
- donner aux contrôleurs des transports terrestres l'habilitation d'Agent de Police Judiciaire.

En ce qui concerne **l'organisation**, il faut :

- rompre l'isolement des contrôleurs des transports terrestres à l'intérieur du ministère de l'équipement (par la formation initiale et continue, l'organisation de la mobilité professionnelle, leur participation plus active à la politique locale de sécurité routière et l'élaboration d'axes communs d'action avec les agents de la direction du travail des transports) et développer leurs relations avec les autres corps de contrôle et avec les services de la justice ;
- mieux faire connaître l'activité et l'utilité des contrôleurs des transports terrestres au grand public ;
- afficher clairement et régulièrement les priorités et modalités d'actions des contrôleurs des transports terrestres.

- une circulaire annuelle d'orientations précisant sur quoi faire principalement porter les efforts (importance donnée au contrôle sur route et au contrôle des matières dangereuses mode par mode notamment) et comment mettre en œuvre les nouvelles mesures (cette année, par exemple, les règles afférentes au cabotage) serait particulièrement utile.

- une circulaire précisant comment s'articulent les plans régionaux de contrôle des transports et les plans départementaux de contrôle élaborés dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière clarifierait les modalités d'implication des forces de l'ordre dans le contrôle des transports terrestres.

Pour permettre au contrôle des transports terrestres de jouer complètement ses deux fonctions : améliorer la sécurité routière et assurer la régulation économique de la profession, la reconnaissance tangible de l'importance de la fonction du contrôleur des transports terrestres, la mobilisation de moyens permettant de mieux cibler les contrôles (aménagement d'aires de contrôles, programme de contrôle automatisé des pesées et des vitesses), et l'articulation de leur action avec celle des forces de l'ordre et des services de la justice sont indispensables.

X
X X

PLAN DU RAPPORT

0. INTRODUCTION.	page 2
I. ETAT DES LIEUX.	page 3
<i>I.1. Statut.</i>	page 3
I.1.a. Le statut des contrôleurs des transports terrestres est proche de celui des secrétaires administratifs pour un métier différent.	page 3
I.1.b. Les règles ARTT qui sont appliquées aux contrôleurs des transports terrestres ne prennent pas en compte la spécificité de leur activité.	page 3
I.1.c. Les contrôleurs des transports terrestres rencontrent de grandes difficultés pour être mutés dans des corps proches.	page 4
<i>I.2 – Réglementation.</i>	page 4
I.2.a. Les habilitations données aux contrôleurs des transports terrestres ne leur permettent pas de constater toutes les infractions des transporteurs au code la route.	page 4
I.2.b. Les responsabilités encourues pour la perception des amendes sont importantes.	page 5
I.2.b.1. Consignations exigées des transporteurs étrangers en infraction.	page 5
I.2.b.2. Les responsabilités encourues pour la perception des consignations.	page 6
I.2.b.2.1. Mode usuel de règlement des consignations.	page 6
I.2.b.2.2. Responsabilité administrative.	page 6
I.2.b.2.3. Responsabilité financière.	page 7
I.2.c. Obligation d'effectuer des actes qui ne rentrent pas dans les compétences juridiques.	page 8
I.2.c.1. Remise des pièces administratives nécessaires à la circulation du véhicule.	page 8
I.2.c.2. Remise de convocation à l'audience du tribunal.	page 8
<i>I.3. Organisation.</i>	page 9
I.3.a. La spécificité du corps des contrôleurs de transports terrestres manque de lisibilité.	page 9
I.3.b. La préparation et la mise en œuvre des plans régionaux de contrôle des transports terrestres se heurtent aux logiques propres de chaque corps de contrôle.	page 9
I.3.c. La politique locale de sécurité routière est élaborée au niveau départemental sans y associer les contrôleurs des transports terrestres.	page 10
I.3.d. La coopération entre les deux services déconcentrés du ministère de l'équipement participant au contrôle des transports terrestres s'organise.	page 10
I.3.e. L'articulation des fonctions CTT, CDT, attaché n'est pas partout clairement identifiée.	page 10
I.3.f. Les contrôleurs des transports terrestres reçoivent peu d'orientations nationales formalisées.	page 11
I.3.g. L'articulation du travail des contrôleurs des transports terrestres avec les Parquets et les tribunaux varie considérablement selon les lieux.	page 12

II. EVOLUTIONS RECOMMANDEES.	page 13
II.1. Statut.	page 13
II.1.1. Reconnaître des contraintes et caractéristiques spécifiques du métier de contrôleur des transports terrestres par l'attribution de la prime CII.	page 13
II.1.2. Recruter des contrôleurs des transports terrestres par concours externe au niveau BAC + 2.	page 13
II.1.3. Fixer au niveau national des règles appliquées en matière d'ARTT et de rémunération complémentaire pour les contrôles de nuit et du week-end.	page 14
II.1.4. Rendre obligatoire la réalisation, par les contrôleurs des transports terrestres, des contrôles de nuit et de week-end sur route au cas où les contrôleurs des transports terrestres volontaires pour le faire, seraient en nombre insuffisant.	page 14
II.1.5. Eviter de multiplier les niveaux de hiérarchie.	page 15
<i>II.2. Réglementation.</i>	page 15
II.2.1. Modification du code de la route.	page 15
II.2.2. Habilitation APJ des CTT.	page 15
<i>II.3. Organisation.</i>	page 16
II.3.1. Former les contrôleurs des transports terrestres dans le cadre d'une filière des métiers de contrôle en lien avec la sécurité routière.	page 16
II.3.2. Mettre en place une formation continue régulière.	page 16
II.3.3. Envoi d'une circulaire annuelle d'orientations de la politique locale de contrôle des transports terrestres.	page 17
II.3.4. Renforcer la coopération des services du contrôle des transports terrestres et du contrôle du travail des transports.	page 17
II.3.5. Engager une réflexion sur les modalités de coopération entre les forces de l'ordre et les contrôleurs des transports terrestres là où des problèmes se posent.	page 18
II.3.6. Prendre les dispositions nécessaires pour assurer les échanges entre la division transports de la DRE et les services de l'Etat chargés de la préparation et du suivi du Plan Département d'Action de Sécurité Routière.	page 19
II.3.7. Mieux faire connaître dans le grand public l'activité et l'utilité des contrôleurs des transports terrestres.	page 20
II.3.8. Organiser les passerelles entre le corps des contrôleurs des transports terrestres et d'autres corps du ministère ou de contrôle d'autres ministères.	page 21
II.3.9. Donner aux contrôleurs des transports terrestres des moyens de travail leur permettant de mieux cibler leurs contrôles et de gagner du temps.	page 22
II.3.10. Améliorer l'efficacité des procédures judiciaires par protocole d'accord avec les parquets.	page 22
III. CONCLUSION.	page 23

Annexes.

1. Propos entendus.
2. Poursuites judiciaires des infractions.
3. Visites et personnes rencontrées.
4. Bibliographie.

0 – INTRODUCTION.

La mission confiée au CGPC en janvier 2005 par le directeur des transports terrestres et le directeur du personnel des services et de la modernisation visait à « disposer d'une analyse des évolutions successives intervenues ou à venir tant dans le secteur des transports que dans la réorganisation et dans les missions des CTT et de mener une réflexion sur l'évolution des métiers ». Il était demandé de « formuler des propositions d'évolution tant sur les plans statutaires, réglementaires ou organisationnels ».

Cette commande a été passée dans un contexte difficile à la fois pour le corps des contrôleurs terrestres (sentiment d'isolement, de non reconnaissance statutaire, annonce d'un futur pouvoir d'interception modifiant les conditions d'exercice du métier) et pour la profession contrôlée (hausse du prix du carburant, concurrence internationale accrue...). Pour les uns et les autres, les évolutions en cours nécessitent d'importantes adaptations.

Au niveau européen la liberté de circulation et mise en concurrence doivent être respectées sans que l'harmonisation des règles régissant la profession, soit encore complète. Au niveau national, le travail avec les forces de l'ordre et avec la police est perçu comme de plus en plus difficile compte tenu des multiples sollicitations dont elles sont l'objet.

Le travail réalisé a consisté à beaucoup écouter les représentants de l'administration centrale et de l'administration territoriale, les contrôleurs des transports terrestres, leurs organisations représentatives, les transporteurs et les organisations syndicales représentant les salariés des transports.

Que Pascale Buch et son équipe, spécialement Y. Marchadour et M. Bouldouyre soient particulièrement remerciés de l'appui apporté pour la constitution de la documentation de base et l'organisation des rencontres. Que soient aussi remerciés les très nombreux interlocuteurs qui ont bien voulu participer à la réflexion. A plusieurs reprises pour certains, ils ont consacré de leur temps aux échanges nécessaires et ont souvent parlé avec beaucoup de passion de leurs souhaits, de leurs attentes et parfois de leurs rancœurs.

Les situations sont très diverses d'une région à l'autre. D'abord, parce que les caractéristiques des régions françaises sont multiples (taille, trafic, densité...) et aussi parce que le transport routier en zone frontalière, sur les axes transeuropéens n'est pas celui pratiqué sur des axes secondaires isolés. Il serait donc absurde de préconiser le même schéma d'organisation du travail sur tout le territoire sans prise en compte des spécificités de chaque région.

Il ne faudrait pas pour autant négliger d'apporter des réponses au niveau national à des questions qui se posent sur tout le territoire. Quelles priorités donner au contrôle en fonction de la concurrence internationale accrue ? Comment utiliser au mieux les nouvelles dispositions sur le cabotage figurant dans la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises ? Quelles compensations doivent être données aux contraintes particulières d'exercice du métier en matière de statut, de primes, de calcul du temps de travail...

A partir d'une analyse de la situation, un certain nombre de propositions d'évolution sont formulées en matière de statut, de réglementation et d'organisation.

I. ETAT DES LIEUX.

I.1. Statut.

I.1.a. Le statut des contrôleurs des transports terrestres est proche de celui des secrétaires administratifs pour un métier très différent.

En termes de primes et d'avantages, le statut des contrôleurs des transports terrestre est proche de celui des secrétaires administratifs dont le travail est sédentaire, à des horaires réguliers. Or pour être efficace, un contrôleur des transports terrestres doit, non seulement, avoir une forte compétence dans les domaines juridiques, économiques et techniques relatifs aux transports¹, mais également être très mobile (: les contrôles ont lieu en entreprises ou sur route) et , être très disponible : le contrôle doit être assuré dès qu'il y a circulation routière (y compris le soir, la nuit, tôt le matin et le week-end).

Ces caractéristiques sont communes à l'ensemble des corps de contrôle, or les corps de contrôle de même catégorie (B) relevant d'autres ministères, bénéficient à ce titre de primes et d'avantages supérieurs : les contrôleurs du travail bénéficient de la grille de rémunération CII, les contrôleurs des douanes, les forces de l'ordre ont des primes et avantages supérieurs à ceux des contrôleurs des transports terrestres.

I.1.b. Les règles ARTT qui sont appliquées aux contrôleurs des transports terrestres ne prennent pas en compte la spécificité de leur activité.

Le contrôle du respect de la réglementation doit s'exercer en tous temps et cela amène à demander aux contrôleurs des transports terrestres d'effectuer régulièrement sur route des contrôles à toutes les heures du jour ou de la nuit et en dehors des jours normalement ouverts (samedi, dimanche et fêtes).

Les règles applicables localement avant la mise en œuvre de l'ARTT (aménagement et réduction du temps de travail) prévoyaient des possibilités de récupération à la diligence des agents qui appréciaient la possibilité de s'organiser des congés supplémentaires à leur convenance, en particulier ces congés n'étaient pas nécessairement le jour après ou avant l'intervention de nuit.

Les règles pour l'application de l'ARTT n'ont pas pris en compte de la spécificité de leur travail.

En appliquant des règles fondamentales de sécurité en matière de repos minimal et d'amplitude maximale de travail, un contrôleur des transports terrestres qui effectue une sortie de nuit par exemple entre 20et 22 heures d'une durée de deux heures ne peut suivant les règles de l'ARTT (respect du noyau fixe des horaires) ni travailler le matin de l'intervention ni le lendemain matin ; il se retrouve avec un déficit de 5 à 6 heures suivant que sa journée normale est de 7 à 8 heures. Laisser ce déficit à la charge des personnels est pénalisante.

Il est nécessaire de définir des adaptations dont les principes devraient être arrêtés à l'échelon national car la situation est la même dans toutes les DRE.

¹Les secrétaires administratifs doivent aussi avoir de fortes qualifications, la différence n'est donc pas là.

I.1.c. Les contrôleurs des transports terrestres rencontrent de grandes difficultés pour être mutés dans des corps proches.

- L'attribution du CII aux seuls contrôleurs du travail des transports a supprimé les passerelles qui existaient auparavant entre contrôleurs du travail des transports et contrôleurs des transports terrestres,
- Les contrôleurs des transports terrestres qui en font la demande parviennent rarement à devenir secrétaires administratifs, contrôleurs des douanes même si juridiquement ceci est possible.

I.2. Réglementation.

I.2.a. Les habilitations données aux contrôleurs des transports terrestres ne leur permettent pas de constater toutes les infractions des transporteurs au code de la route.

• Pour le code de la route

- En ce qui concerne les délits :

En application des dispositions de l'article L. 130-6, les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à relever les infractions prévues par les articles :

- L. 224-5 (obstacle à l'immobilisation),
- L. 233-2 (refus de se soumettre aux vérifications),
- L. 317-1 (absence ou modification du limiteur de vitesse par construction),
- L. 413-1 (grand excès de vitesse en récidive), lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises.

- En ce qui concerne les contraventions :

En application du 6° de l'article L. 130-4 du code de la route, les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à constater les contraventions au code de la route dont la liste est fixée par décret en conseil d'Etat.

Cette liste est fixée par l'article R. 130-6 dudit code qui comprend :

- une liste d'infractions spécifiques : articles R. 121-1 à R. 121-5, R. 312-2 à R. 312-6, R. 312-10 à R. 312-14, R. 312-19 à R.312-23, R. 314-1, R. 317-1, R. 317-3, R. 317-4, R. 317-5, R. 317-24, R. 323-1, R. 323-2, R. 323-6, R. 323-23 à R. 323-26, R. 411-18, R. 412-16, R. 433-1 à R. 433-7,
- un renvoi à toutes les autres contraventions au code de la route, lorsque ces infractions sont connexes à des dispositions législatives et réglementaires en matière de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers.

Cette obligation de connexité pour toute une série d'infractions conduit parfois les contrôleurs des transports terrestres à des contorsions pour sanctionner une infraction qu'ils jugent sérieuse mais qui ne peut l'être que de manière connexe.

Les directives 2000/2003/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules de transports routiers de marchandises et de voyageurs circulant dans la communauté et 2003/26/CE de la Commission du 3 avril 2003 portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limiteurs de vitesse et les émissions d'échappement des véhicules utilitaires, transposées respectivement par arrêtés du 9 août 2002 et du 17 mai 2004, instituent l'obligation d'un contrôle technique au bord de la route des véhicules utilitaires.

Or, les contrôleurs des transports terrestres sont habilités, par l'article R. 130-6, à effectuer le contrôle technique routier, selon le principe de connexité.

Pour les matières dangereuses

Leur habilitation est complète pour tous les transports terrestres y compris fluviaux et ferroviaires.

I.2.b. Les responsabilités encourues pour la perception des amendes sont importantes.

I.2.b-1. Consignations exigées des transporteurs étrangers en infraction.

L'article L 121-4 du code de la route prévoit que « *lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée par l'administration ..., le véhicule ayant servi à commettre l'infraction pourra être retenu jusqu'à ce que ait été versée à un comptable du Trésor ou un agent mentionné à l'article L 130-4 porteur d'un carnet de quittances à souche une consignation dont le montant est fixé par arrêté. La décision imposant le paiement d'une consignation est prise par le procureur de la République, qui est tenu de statuer dans le délai maximum de vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction* ».

L'avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics) dans sa séance du 26 janvier 1982 donné sur demande du ministre d'Etat, ministre des transports étend le champ d'application de la procédure de consignation prévue à l'article L 26 (aujourd'hui L 121-4) du code de la route.

L'article L130-4 du code de la route donne compétence *aux « fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports »* pour constater par procès-verbal les contraventions prévues par la partie réglementaire du code de la route.

La procédure des consignations s'impose pour des raisons pratiques d'efficacité des poursuites à l'encontre des transporteurs étrangers ; le même article L121-4 permet de ne pas appliquer la procédure des consignations en cas de versement immédiat d'une amende forfaitaire ou d'une amende forfaitaire minorée.

I.2. b-2. Responsabilités encourues pour la perception des consignations.

I.2.b-2.1. Mode usuel de règlement des consignations.

La réglementation en vigueur (cf. l'article A 37-7 du code de procédure pénale) permet de s'acquitter des consignations de multiples façons : timbre-amende, chèque libellé à l'ordre du Trésor public, télépaiement, carte bancaire auprès du comptable du Trésor public, en espèces.

La procédure de paiement par carte bancaire n'est pas actuellement en vigueur auprès des contrôleurs des transports terrestres. Quelques rares transporteurs se sont organisés pour ouvrir un compte dans une banque française proche de la frontière et sont à mêmes de régler par chèques leurs consignations ; ce cas reste assez rare et la plupart des consignations versées par les étrangers est réalisée en espèces.

I.2.b.2.2. Responsabilité administrative.

Une règle fondamentale de la comptabilité publique est que seuls les comptables sont habilités à percevoir les deniers publics. L'application rigoureuse de cette règle imposerait que tout agent verbalisateur (police, gendarme, douane, contrôleur des transports terrestres etc.) ait la qualité de régisseur pour être habilité à percevoir des deniers publics.

Ce mode de gestion serait d'une lourdeur insupportable et la direction de la comptabilité publique a publié diverses instructions définissant les règles à respecter par les agents verbalisateurs et leurs supérieurs hiérarchiques pour la perception et le reversement des consignations à la caisse des comptables du trésor ; les instructions n°76-166-A6 du 21 décembre 1976, n°78-49-A6 du 7 mars 1978, n°1-A6 du 2 janvier 1985 ont été publiées au bulletin officiel de la Comptabilité publique.

Les instructions ci-dessus de la direction de la Comptabilité publique sont claires : les agents verbalisateurs sont habilités à percevoir les amendes et consignations en respectant des règles de procédures strictement définies dont les principales sont relatives à la gestion et à la tenue des carnets de quittances à souches dans le cadre d'un contrôle hiérarchique interne rigoureux et au reversement à la caisse du comptable du Trésor à bref délai.

L'instruction n° 85-1A6 du 2 janvier 1985 affirme :

« Aux agents verbalisateurs habilités à encaisser les consignations, cités dans l'instruction du 21 décembre 1976, il convient d'ajouter les contrôleurs des transports routiers... ».

Dès lors les contrôleurs des transports routiers doivent être considérés comme des agents verbalisateurs habilités à encaisser des consignations.

La direction des transports terrestres a donné les instructions nécessaires à la perception des consignations en conformité avec les règles définies par la Comptabilité publique dans sa circulaire du 10 juillet 1985 ; la circulaire générale de la direction des Transports terrestres n°87-42 du 12 mai 1987 affirme dans l'article 3-2 8^{ème} alinéa :

« La consignation doit être appliquée dans les cas prévus envers les contrevenants qui ne peuvent justifier d'un domicile ou d'un emploi en France, à savoir essentiellement les étrangers ».

L'annexe II de la même circulaire précise en II 2.a :

« Il doit être fait application systématiquement de la consignation dans les conditions prévues par la circulaire DTT du 10 juillet 1985 ».

L'ensemble de ces textes sont cohérents et ne paraissent pas devoir soulever de difficultés particulières ; cependant la direction régionale de l'Équipement de PICARDIE, à la suite d'observations émanant de la trésorerie générale a jugé bon de solliciter l'avis de la direction d'administration centrale compétente en matière d'affaires financières (la DAFAG) et elle a reçu un courriel lui enjoignant de cesser de percevoir les consignations sauf en ce qui concerne les contrôleurs des transports terrestres ayant la qualité de régisseurs.

Cette position prise par un agent de la DAFAG est en contradiction avec les instructions formelles de la Comptabilité publique et elle a des conséquences inacceptables en matière de sécurité routière et de loyauté de la concurrence entre les transporteurs nationaux et étrangers, ces derniers seraient pratiquement exonérés de sanctions pénales pour leurs infractions relevées par les contrôleurs des transports terrestres ; il va de soi que le Trésor public est également privé de recettes qui ne sont pas symboliques dans une région traversée par des flux importants de transports étrangers.

Dès que cette situation a été portée à la connaissance de la mission CGPC une note en date du 29 avril 2005 a été rédigée à l'intention des directions d'administrations centrales concernées (DTT et DAFAG) en vue de faire rapporter dans les plus brefs délais les recommandations de la DAFAG en contradiction avec les instructions de la Comptabilité publique relatives aux agents verbalisateurs.

I.2.b.2.3. Responsabilité financière.

Le montant des consignations perçues par un contrôleur des transports terrestres peut atteindre des montants élevés ; par exemple dans une région comme le NORD où les deux tiers des poids lourds sont étrangers, la moyenne des consignations perçues est supérieure à 40.000 € par contrôleur, certains percevant en 2004 près de 100.000 € et même pour l'un d'eux plus de 200.000 € ; ces sommes sont perçues comme cela a été précisé en 1.2.b.2.1 en espèces et sur le bord de la route.

Les contrôleurs manifestent une certaine inquiétude quant aux risques d'agressions. Par ailleurs, ce qui semble le plus redouté aujourd'hui, c'est celui de faux billets. Les étrangers paient avec des coupures d'un montant élevé ; la DRE NORD a ainsi récolté un faux billet de 200 € parfaitement imité ; depuis lors les contrôleurs de la DRE NORD ont suivi une séance de formation pratique organisée par la banque de France sur la détection des faux billets.

Force est de reconnaître que les responsabilités financières sont lourdes et que l'encaissement des consignations par cartes bancaires si elle entraîne des frais, minimise réellement les risques financiers (faux billet, agression, vol ou perte) supportés par les contrôleurs des transports terrestres.

I.2.c. Obligation d'effectuer des actes qui ne rentrent pas dans les compétences juridiques.

I.2.c.1. Remise des pièces administratives nécessaires à la circulation du véhicule.

Conformément à l'article R. 325-3 du code de la route les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à prescrire des immobilisations de véhicules ; cette situation se présente chaque fois que le conducteur d'un véhicule étranger est en infraction et n'a pu payer les consignations ; cette immobilisation entraîne la confiscation provisoire des pièces administratives nécessaires à la circulation des véhicules.

L'article R 325-9 du code de la route prévoit que « *lorsque l'infraction qui a motivé l'immobilisation n'a pas cessé au moment où l'agent quitte le lieu où le véhicule est immobilisé, l'agent saisit l'officier de police judiciaire territorialement compétent* ».

L'agent remet à l'OPJT les pièces nécessaires à la circulation du véhicule et une fiche d'immobilisation.

L'article R 325-11 du code de la route précise :

« I L'immobilisation ne peut être maintenue après que la circonstance qui l'a motivée a cessé.

II Elle est levée :

1° Par l'agent qui l'a prescrite s'il est encore présent lors de la cessation de l'infraction ;

2° Par l'officier de police judiciaire saisi dans les conditions prévues à l'article R.325-9... »

Naturellement la levée de l'immobilisation nécessite la justification de la cessation de l'infraction.

Assez souvent, il est peu commode de déposer les pièces administratives chez l'officier de police judiciaire compétent qui n'est pas tenu de recevoir les consignations et peut exiger du conducteur étranger de venir remettre la consignation au bureau des contrôleurs ; en pratique la solution souvent adoptée est que le conducteur en infraction verse le montant de la consignation auprès des contrôleurs des transports terrestres. L'immobilisation est alors levée et les CTT lui restituent immédiatement les pièces administratives nécessaires à la circulation du véhicule. Cette procédure est bien admise par les conducteurs étrangers ; elle ne correspond pas exactement à la situation décrite par l'article R.325-9 du code de la route et il serait possible de la régulariser par un nouvel article du code de la route relatif aux infractions justiciables d'une consignation en attente de règlement.

I.2.c.2. Remise de convocation à l'audience du tribunal.

L'article L 390.-1 du code de procédure pénale stipule :

« Vaut citation à personne la convocation en justice notifiée au prévenu, sur instruction du procureur de la République et dans les délais prévus par l'article 552, soit par un greffier ou par un officier ou agent de police judiciaire... »

La consignation ne garantit que le paiement des amendes encourues ; cependant la poursuite des infractions nécessite en général, sauf procédure simplifiée, de citer le prévenu étranger devant les juridictions répressives ; la solution économique pour le budget du parquet est de faire remettre une convocation en justice par un officier de police judiciaire.

Cette procédure est effectivement utilisée par divers parquets mais les contrôleurs des transports terrestres sont alors dessaisis des infractions correspondantes ; cela est fâcheux lorsqu'il s'agit d'un délit particulièrement grave (infraction au chronotachygraphe) et faisant appel à des connaissances techniques spécialisées ; les gendarmes sont surchargés et les contrôleurs se sentent mis sur la touche dans un domaine qui est le cœur du métier.

I.3. Organisation.

I.3.a. La spécificité du corps des contrôleurs de transports terrestres manque de lisibilité.

Les contrôleurs des transports terrestres ont une double mission, mission de sécurité routière et mission de régulation économique. Pour cela, ils sont amenés à contrôler tant l'état des véhicules que le respect de la réglementation du travail et de l'organisation du transport routier.

D'autres corps spécialisés assurent également une partie de ces missions. Ils sont souvent mieux connus du grand public et identifiés comme seuls responsables.

C'est le cas des contrôleurs de la concurrence et des prix, des contrôleurs du travail, des forces de l'ordre.

Le rôle des contrôleurs des transports terrestres, peu connu du grand public, est rarement mis en valeur lors des reportages sur les contrôles. Les forces de l'ordre ont pourtant souvent besoin de leur expertise.

Ce rôle n'est d'ailleurs pas toujours bien connu au sein même du ministère de l'équipement une cellule de formation d'une DDE auprès de laquelle un agent venait se renseigner sur les conditions de préparation du concours d'accès, par la filière interne, au poste de contrôleur des transports terrestres, ignorait l'existence de ce métier.

I.3.b. La préparation et la mise en œuvre des plans régionaux de contrôle des transports terrestres se heurtent aux logiques propres de chaque corps de contrôle.

La circulaire du Premier ministre de 1996 fixe les objectifs des plans régionaux de contrôle des transports terrestres et précise les modalités de coopération des différents corps de contrôle pour leur préparation et leur mise en œuvre.

Si dans certaines régions, ces plans sont élaborés en étroite concertation et la coopération recherchée effective, dans d'autres, particulièrement où le trafic est le plus important, chaque corps de contrôle organise ses activités en fonction de ses objectifs propres et les priorités des uns ne correspondent pas aux priorités des autres.

Or, sur la route, les contrôleurs des transports terrestres ne peuvent pas intervenir seuls, l'effectif des contrôleurs des transports terrestres est sans commune mesure avec l'effectif des forces de l'ordre spécialisées. Par ailleurs, dans bien des cas, l'intervention simultanée des contrôleurs des transports terrestres avec leurs homologues des douanes, de la DGCCRF, ou des forces de l'ordre renforce considérablement l'efficacité du contrôle, pour les uns et les autres.

I.3.c. La politique locale de sécurité routière est élaborée au niveau départemental sans y associer les contrôleurs des transports terrestres.

Si, à titre individuel, quelques rares contrôleurs des transports terrestres sont IDSR, (intervenants départementaux de sécurité routière), ils ne participent guère à l'élaboration et à l'organisation de la politique locale de sécurité routière.

Les plans départementaux de contrôle que chaque préfet doit mettre au point et évaluer sont même parfois perçus comme un obstacle à la bonne préparation et à la réalisation du plan régional de contrôle des transports terrestres. Aux dires de certains responsables du contrôle des transports terrestres, le plan départemental de contrôle serait celui des véhicules légers. Il absorberait les capacités de contrôle des forces de l'ordre et interdirait de dégager les moyens nécessaires au contrôle des poids lourds et des transports de voyageurs.

I.3.d. La coopération entre les deux services déconcentrés du ministère de l'équipement participant au contrôle des transports terrestres s'organise.

Les divisions transport des DRE et l'inspection de travail des transports ont concrétisé leurs objectifs de travail en commun par des chartes dont le champ varie d'une région à l'autre. Cela peut aller de l'information réciproque au développement d'actions communes. Beaucoup considèrent que des progrès ont été faits mais qu'il faudrait aller plus loin.

I.3.e. L'articulation des fonctions CTT, CDT, attaché n'est pas partout clairement identifiée.

Les directions régionales de l'Équipement ont des périmètres d'interventions et des caractéristiques très variés. Certaines comprennent huit départements comme Rhône Alpes et d'autres deux départements comme l'Alsace ou la Basse-Normandie, certaines sont frontalières, d'autres pas, les axes des transit international sont inégalement répartis.

Cette variété justifie une organisation différente suivant les régions.

Ainsi dans une région étendue, chaque contrôleur divisionnaire a la responsabilité de la conduite du contrôle routier sur deux départements et l'ensemble des contrôleurs divisionnaires est piloté par le chef de service. Par ailleurs chaque contrôleur divisionnaire, en sus de ses responsabilités hiérarchiques, a en charge une responsabilité transversale sur l'ensemble de la DRE par exemple code de la route, matières dangereuses, réglementation sociale européenne, avis aux parquets. Cette organisation assez performante à l'expérience n'est possible que dans une DRE vaste bien dotée en personnel de contrôle.

Dans une DRE d'extension géographique réduite, les contrôleurs des transports terrestres peuvent être coiffés hiérarchiquement par le contrôleur divisionnaire et par l'attaché transport ; cette situation de sur-encadrement n'est pas bien vécue, surtout si cette situation est aggravée par un conflit de générations entre des contrôleurs nouvellement recrutés avec diplômes universitaires et des agents anciens ayant bénéficié de promotion interne.

La mission a observé des situations diverses. Dans certaines régions, chacun a une place et un rôle clairs. Parfois, par contre, l'encadrement maintient un bon niveau de productivité dans un climat anormal de tension interne, parfois, aussi, l'encadrement au niveau divisionnaire ou attaché ne remplit pas ses fonctions théoriques. Ces deux dernières situations appellent des actions correctives de management, prenant à la fois en compte les caractéristiques des régions et les aptitudes des agents en place.

Il a été allégué par un attaché que le fait qu'il ne soit pas assermenté était un obstacle à l'accomplissement de ses fonctions sur le terrain ; cette réflexion ne semble pas fondée au regard des dispositions législatives du code de la route article L 130-4 alinéa 6 reproduit ci-dessus qui donne compétence pour dresser procès-verbal aux fonctionnaires et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres ; Les attachés transports bénéficient de cette compétence et pourraient être assermentés. Les chefs de service transport et leurs adjoints pourraient être assermentés également, en tant qu'acteurs de la chaîne contrôle.

Certaines DRE ont su éviter l'écueil du sur-encadrement en confiant à l'attaché transport d'autres missions que l'encadrement des divisionnaires et contrôleurs ; cette organisation permet de mobiliser les compétences et peut se révéler fructueuse.

I.3.f. Les contrôleurs des transports terrestres reçoivent peu d'orientations nationales formalisées.

Si le monde des contrôleurs des transports terrestres est un petit monde à l'intérieur duquel il y a beaucoup d'échanges informels d'informations et si on y connaît les pratiques des uns et des autres dans les différentes régions, il n'y a pas eu de circulaire générale fixant les priorités et les modalités de leurs interventions depuis 1987.

Certes, de 1990 à 1996, les missions de contrôle routier et les actions des contrôleurs terrestres, en particulier, ont bénéficié de multiples circulaires ministérielles, d'abord du ministre chargé des transports (1990, 1992, 1994, 1995), puis deux circulaires des ministres chargés de l'Intérieur, de la Défense, des Transports et du Budget (1994,1997), et enfin du premier ministre (1996). L'actualité réglementaire ou judiciaire a fait l'objet de circulaires diverses sur l'application de la réglementation sociale européenne, le prix anormalement bas dans le transport routier, la lutte contre le travail dissimulé, le passage à l'euro et le renforcement de la sécurité routière. Néanmoins, les objectifs prioritaires, le poids relatif des contrôles sur route et des contrôles en entreprises, l'organisation du travail en fonction des jurisprudences récentes... ne donnent pas lieu à la publication régulière de documents nationaux de référence.

I.3.g. L'articulation du travail des contrôleurs des transports terrestres avec les parquets et les tribunaux varie considérablement selon les lieux.

L'article L15 du code de procédure pénale est ainsi libellé :

« La police judiciaire comprend :

1° Les officiers de police judiciaire ;

2° Les agents de police judiciaire et les agents de police adjoints ;

3° Les fonctionnaires et agents auxquels sont attribués par la loi certaines fonctions de police judiciaire ».

L'article L12 du code de procédure pénale énonce :

« La police judiciaire est exercée, sous la direction du procureur de la République, par les officiers, fonctionnaires et agents désignés au présent titre ».

De la lecture de ces deux articles de la partie législative du code de procédure pénale il résulte que les contrôleurs des transports terrestres remplissant légalement des fonctions de police judiciaire appartiennent à la police judiciaire ; à ce titre, ils sont placés sous la direction du procureur de la République.

Des avocats spécialisés contestent avec efficacité les infractions relevées à l'encontre des prévenus ; certains procureurs souhaiteraient lorsqu'un délit est constaté sur la route être immédiatement informés pour donner au contrôleur des directives immédiates sur la manière de dresser procès-verbal afin de disposer à l'audience des arguments nécessaires à la poursuite des infractions constatées.

L'harmonisation des décisions des procureurs de la République dans le ressort de la même Cour d'appel peut être assurée sous l'impulsion du procureur général près de la Cour d'appel ceci vise en premier lieu le montant des consignations fixé par décision du parquet.

Les relations avec les parquets dans certaines régions sont organisées de manière rigoureuse (échanges réguliers pour fixer « la doctrine », pour définir des stratégies de contrôles...) ; dans d'autres, les contrôleurs ont à gérer les relations avec le parquet, affaire par affaire.

De façon générale il est déploré que le greffe soit sous administré et n'apporte pas aux DRE toutes les informations souhaitées sur les suites données aux procès-verbaux dressés ; cependant en matière de délits des améliorations sont notées sur les informations disponibles.

La DRE Poitou Charente a signé une charte de coopération avec plusieurs procureurs formalisant les méthodes de travail retenues et améliorant le suivi des infractions constatées. Cette charte a permis une simplification et accélération des procédures d'une part et, d'autre part, une amélioration substantielle de l'information sur les suites données aux procès verbaux.

II. EVOLUTIONS RECOMMANDEES.

II.1. Statut.

II.1.1. Reconnaître des contraintes et caractéristiques spécifiques du métier de contrôleur des transports terrestres par l'attribution de la prime CII.

Le contrôleur des transports terrestres est un expert spécialisé dans le domaine du transport qui par ses connaissances spécialisées apporte son soutien aux autres corps de contrôle et à la justice dans la poursuite et le suivi des infractions. Il agit en synergie avec les autres corps de contrôle et doit être traité de la même manière que les corps de contrôle ayant des missions comparables.

Si les contrôleurs du travail des transports ont à contrôler le respect de l'ensemble du code du travail, ils n'ont pas à connaître le code de la route et les règles afférentes à l'organisation de la profession de transporteur. L'inégalité de traitement entre contrôleurs du travail des transports et contrôleurs des transports terrestres n'est justifiée par aucune donnée objective. Elle est de plus un frein à des échanges entre membres de ces deux corps qui pourraient être fructueux dans l'intérêt du service.

L'attribution de la prime CII devrait être associée à une clarification des obligations professionnelles liées à la spécificité du métier. Compte tenu de la concurrence grandissante entre entreprises françaises et étrangères, le contrôle sur route revêt une importance majeure pour la régulation économique de la profession et il doit être permanent. Il est donc important de fixer des obligations de contrôle la nuit et le week-end.

Il est proposé l'attribution de la prime CII justifiée par la fonction d'expertise des contrôleurs des transports terrestres et les contraintes particulières au métier (part de l'activité exercée en dehors des horaires de travail de bureau).

II.1.2. Recruter des contrôleurs des transports terrestres par concours externe au niveau BAC + 2.

La fonction d'expertise du contrôleur des transports terrestres nécessite une bonne formation de base, une aptitude à opérer seul des recherches juridiques, à analyser des situations complexes et une capacité de discernement. Si les diplômes ne constituent pas à eux seuls la garantie de ces qualités, ils ne devraient être obtenus qu'en ayant acquis une certaine autonomie dans le travail.

Aujourd'hui, la plupart des candidats sont au minimum de niveau BAC + 2 voir BAC + 4. Il est préférable de clarifier la situation et de couper court ainsi à un argument s'opposant à l'attribution des CII aux contrôleurs des transports terrestres.

Il est proposé que le concours externe de recrutement des contrôleurs des transports terrestres soit réservé aux BAC + 2.

II.1.3. Fixer au niveau national des règles appliquées en matière d'ARTT et de rémunération complémentaire pour les contrôles de nuit et du week-end.

A partir du moment où les nécessités de service imposent de travailler en dehors des heures habituelles de travail et dans le cadre du respect des règles de repos obligatoire, il est nécessaire de mettre en place un système qui ne contraigne pas les agents à avoir deux demies-journées chômées à des dates non choisies pour un contrôle le soir.

Pour éviter que chaque région fixe ses propres règles –ce qui inévitablement conduira soit à de la surenchère soit à de l'aigreur et au refus d'effectuer les contrôles de nuit- il est nécessaire de fixer des règles ARTT adaptées ne pénalisant ni les agents, ni l'administration, les contrôles de nuit faisant partie intégrante des tâches des contrôleurs des transports terrestres.

De même, il est important que ces heures travaillées dans des conditions plus contraignantes que les heures habituelles de bureau fassent l'objet de rémunérations complémentaires, de montant identique sur tout le territoire, versées uniquement en contrepartie d'un service effectif.

Ce n'est qu'à ces deux conditions (règles nationales d'ARTT prenant en compte la spécificité des obligations et rémunérations complémentaires des tâches effectuées hors horaire) qu'on pourra organiser de manière satisfaisante les contrôles de nuit et de week-end sur routes indispensables.

Il est proposé de fixer des règles nationales d'ARTT et de rémunérations complémentaires attachées aux heures ouvrées effectives la nuit et le week-end, pour les CTT, prenant en compte leurs obligations spécifiques.

II.1.4. Rendre obligatoire la réalisation, par les contrôleurs des transports terrestres, des contrôles de nuit et de week-end sur route au cas où les contrôleurs des transports terrestres volontaires pour le faire, seraient en nombre insuffisant.

Des objectifs de contrôle de nuit et de week-end sur route doivent être fixés en fonction des caractéristiques du trafic et de l'activité propres à chaque région.

Si on ne peut que souhaiter réaliser les contrôles nécessaires sur la base du volontariat des agents, il est nécessaire que la hiérarchie puisse les imposer au cas où il ne serait pas possible de les organiser sur la base du volontariat.

Il est proposé d'inscrire dans le statut l'obligation en cas de nécessité de service, d'opérer des contrôles sur route de nuit ou de week-end.

II.1.5. Eviter de multiplier les niveaux de hiérarchie.

S'il est nécessaire de moduler les schémas d'organisation des différentes régions, il conviendrait d'encourager les « organisations en rateaux » plus que les chaînes hiérarchiques lourdes. Pour cela, au niveau du statut il faudrait que des contrôleurs divisionnaires des transports terrestres puissent ne pas avoir à assumer d'encadrement de proximité en les affectant à des tâches spécialisées nécessitant une technicité pointue particulière. Le besoin se fait particulièrement sentir dans le domaine des matières dangereuses.

Il n'est pas proposé de créer un grade d'inspecteur des transports terrestres car il semble préférable, pour assurer l'encadrement du contrôle des transports terrestres, d'encourager les CTT ou CDTT à passer le concours interne d'attaché ou de proposer aux attachés une formation prise de poste complémentaire (cf. partie sur l'organisation et la mobilité professionnelles). La création de ce nouveau grade n'irait pas dans le sens de la mobilité professionnelle et du décloisonnement souhaités.

Il est proposé de ne pas lier le grade de CDTT à l'exercice de responsabilités d'encadrement de proximité.

II.2. Réglementation.

II.2.1. Modification du code de la route.

La recodification du code de la route a été effectuée à droit constant. Pourtant, il paraît indispensable de revoir les pouvoirs d'habilitation des contrôleurs des transports terrestres afin notamment qu'ils puissent sanctionner directement les infractions qu'ils ne peuvent aujourd'hui sanctionner que si elles sont « connexes », et mettre le droit en correspondance avec la pratique en donnant au contrôleur des transports terrestres le pouvoir de lever l'immobilisation même s'il n'est plus sur les lieux du constat de l'infraction (cf. 1.2.C.1)...

Il est proposé de constituer un groupe de travail composé de représentants de la chancellerie, de la DSCR, de la DGMT, de contrôleurs de transports terrestres en exercice pour examiner les habilitations des contrôleurs des transports terrestres figurant au code de la route et faciliter l'exercice de leurs missions dans ce domaine.

II.2.2. Habilitation APJ des CTT.

L'habilitation en agent de police judiciaire permettrait aux contrôleurs des transports terrestres de délivrer sur instruction du procureur de la république des convocations en justice aux conducteurs étrangers valant citation à personne. Cela leur permettrait de mieux suivre les procédures engagées.

Il est proposé de donner aux contrôleurs des transports terrestres l'habilitation d'agent de police judiciaire.

II.3. Organisation.

II.3.1. Former les contrôleurs des transports terrestres dans le cadre d'une filière des métiers de contrôle en lien avec la sécurité routière.

Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière contrôlent les aptitudes des conducteurs à circuler sans danger pour eux et pour les autres, au volant de leurs véhicules. Les contrôleurs des transports terrestres vérifient notamment les capacités des conducteurs à piloter camions et autobus. Les métiers sont différents et nécessitent des compétences propres. Toutefois, dans les deux cas, il faut connaître les principes généraux du droit communautaire et du droit français, savoir gérer les conflits dans l'exercice de ses pouvoirs de contrôle et assurer les relations avec des partenaires multiples.

Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière comme les contrôleurs des transports terrestres souffrent de leur isolement au sein du ministère de l'équipement. Il y aurait donc tout intérêt à ce qu'ils apprennent à se connaître, connaître leurs métiers réciproques, pour travailler ensemble ensuite à l'amélioration de la sécurité routière dans leurs régions d'exercice.

Il est proposé de confier à l'INSERR (Institut National de Sécurité Routière et de Recherche) la formation initiale des contrôleurs des transports terrestres à partir d'un cahier des charges précis. Comme dans de nombreuses formations, il conviendra de combiner les unités de valeur communes à plusieurs formations et les unités de valeurs spécialisés propres à chaque métier.

II.3.2. Mettre en place une formation continue régulière.

La formation initiale doit comprendre formation théorique et formation pratique grâce à une mise en situation avec tuteur compétent et disponible pour assurer cette mission. La formation initiale doit impérativement être complétée par une formation continue comprenant mise à jour des connaissances en matière de la législation en vigueur et des moyens disponibles pour faciliter le contrôle. Des modules spécialisés assurant à ceux qui les suivent, au-delà de la formation générale nécessaire à tous, des compétences pointues spécifiques, afin d'être un homme/femme ressources au sein de leur équipe régionale, doivent également être proposés (cf. Rapport « Evaluation du dispositif de formation post-concours »). Ceci est particulièrement nécessaire dans le domaine des matières dangereuses.

Il est proposé :

- **d'établir un programme pluriannuel de formation continue des contrôleurs des transports terrestres,**
- **d'évoquer systématiquement la question de la formation continue lors des entretiens annuels d'évaluation.**

II.3.3. Envoi d'une circulaire annuelle d'orientations de la politique de contrôle des transports terrestres.

S'il est évident que chaque région doit définir une stratégie et une organisation des contrôles, en fonction de ses caractéristiques propres, il n'en demeure pas moins indispensable au-delà des réunions régulières d'échanges organisées par la DGTM d'établir pour les services déconcentrés un document de référence fixant les priorités nationales.

Aujourd'hui, mais demain d'autres questions devront être évoquées, il est indispensable que soient précisées :

- l'importance attachée au contrôle sur route, qui concerne toutes les entreprises de transport routier qu'elles soient françaises ou étrangères alors que le contrôle en entreprise ne concerne que les entreprises françaises,
- le poids du contrôle des matières dangereuses dans les contrôles effectués, et celui à faire dans ce domaine sur le réseau ferré et sur les voies navigables,
- les conditions de la mise en œuvre des nouvelles réglementations concernant :
 - le contrôle technique des véhicules,
 - le chronotachygraphe électronique,
- l'implication des services et les modalités éventuelles de leur intervention dans le contrôle des véhicules de moins de trois tonnes cinq qui servent au transport de marchandises,
- le cabotage.

Il est proposé qu'à la fin de chaque année, pour l'année suivante soient rappelées les orientations nationales du contrôle des transports terrestres à décliner localement en fonction des spécificités, de l'évolution du contexte socio-économique, des moyens humains et matériels disponibles.

II.3.4. Renforcer la coopération des services du contrôle des transports terrestres et du contrôle du travail des transports.

Lors du séminaire du 23 mars 2005 sur l'avenir des services, l'atelier 7, consacré au contrôle du transport routier a formulé des recommandations en ce domaine.

« le rapprochement physique des services favorise le partage de l'information. Il doit s'accompagner de la construction d'outils communs de diagnostic, d'intervention et de pilotage des services permettant d'initier des stratégies de contrôle. Ces objectifs communs n'excluent pas la réalisation d'actions complémentaires. Des actions de formation regroupant des personnels des deux services sont également un moyen de construire et conforter des approches partagées.

Cette cohérence ne peut se limiter au champ du contrôle mais doit couvrir l'ensemble du champ de responsabilité économique et sociale en incluant la dimension intermodale. La concertation entre les services doit être la règle en amont des instances de régulation (CSA) ou d'animation (comités de suivi) du secteur du transport routier.

Elle doit s'amplifier également dans le domaine de l'observation économique et sociale. L'élaboration de référentiels communs permettra une approche opérationnelle de la situation des entreprises ou du secteur et consolidera la pertinence des avis et réponses des services en particulier dans le domaine de l'emploi.

Cette unicité de l'action administrative doit se manifester également à l'occasion des contacts avec les organisations professionnelles et syndicales, et lors des actions de communication ».

Il est proposé de veiller au rapprochement physique des services de contrôle des transports terrestres et du contrôle du travail des transports, d'organiser des formations sur leurs compétences respectives, de fixer des axes de travail communs et d'assurer la concertation entre les services en amont des instances de régulation (CSA) ou d'animation du secteur du transport routier.

II.3.5. Engager une réflexion sur les modalités de coopération entre les forces de l'ordre et les contrôleurs des transports terrestres là où des problèmes se posent.

Dans certaines régions, la coopération entre forces de l'ordre et service de la DRE chargé du contrôle des transports terrestres, les relations sont excellentes, les plans de contrôle élaborés en commun et les adaptations nécessaires s'opèrent d'un commun accord. Il n'en est toutefois pas de même dans toutes les régions, spécialement dans celles à forte densité de population et de trafic où les services sont plus spécialisés et très sollicités et où les contrôles prévus sont difficiles à organiser et, quand ils le sont, fréquemment annulés ou interrompus.

Pour remédier à ces problèmes constatés, deux mesures sont préconisées :

- **Envoi d'une circulaire sur l'articulation des plans de contrôle départementaux et des plans régionaux de contrôle des transports terrestres.**

Il doit s'agir d'une circulaire du premier ministre compte tenu du nombre de ministères impliqués intégrant le contrôle du transport routier à la lutte contre l'insécurité routière.

- **Organisation d'une expérimentation de pouvoir d'interception des véhicules donné à des contrôleurs des transports terrestres dans le cadre d'un protocole précis.**

S'il est essentiel que les forces de l'ordre continuent à s'impliquer dans le contrôle des poids lourds et des autocars, tant pour assurer un niveau de contrôle dissuasif que pour veiller à la sécurité des agents assurant le contrôle, leur présence physique pourrait dans certaines circonstances strictement définies ne pas être indispensable. Le pouvoir d'interception donné aux contrôleurs des transports terrestres permettrait de pallier l'absence de forces de l'ordre amenées à lever un contrôle suite à des appels d'intervention non programmés ou d'en effectuer un nécessaire qui ne peut pas être organisé compte tenu de l'incapacité momentanée des forces de l'ordre de dégager les moyens y afférents.

L'expérimentation préconisée permettrait de préciser les circonstances dans lesquelles ce pouvoir pourrait être exercé et ses modalités éventuelles si l'expérimentation concluait à l'intérêt de la généralisation de cette mesure.

Pour conduire dans de bonnes conditions, cette expérimentation, son cahier des charges doit être précis :

- elle devrait être menée exclusivement avec des agents volontaires,
- elle se ferait dans des endroits situés à proximité de forces de l'ordre facilement mobilisables (par exemple à proximité de péages d'autoroutes, d'une frontière...).
- L'identification et l'équipement des agents les distingueraient des forces de l'ordre classiques.
- Plusieurs solutions devraient être testées sur le modèle d'exemples étrangers (interception par agents n'effectuant que l'interception comme en Angleterre ou interception par agents effectuant à la fois l'interception et le contrôle comme en Allemagne).

Il conviendrait d'élaborer le protocole d'évaluation avant le lancement de l'expérimentation et de le discuter avec l'instance d'évaluation. Cette instance devrait comprendre des spécialistes du transport, des contrôleurs des transports terrestres favorables et défavorables à l'interception des véhicules par les contrôleurs des transports terrestres et des spécialistes de l'évaluation.

Il est également recommandé d'établir un bilan des pratiques des autres pays européens. Dans la plupart des pays membres de l'union européenne, les contrôleurs des transports terrestres ont en effet le pouvoir d'interception des véhicules. L'INRETS pourrait être chargée de cette tâche. Son statut garantit la qualité scientifique de ses prestations et son indépendance.

Il faudrait non seulement analyser dans ces différents pays l'organisation du contrôle des transports terrestres (agence spécialisée ? corps de fonctionnaires ?), mais aussi les modalités et les relations des spécialistes du contrôle des transports terrestres avec les forces de l'ordre, généralistes et/ou spécialisées.

II.3.6. Prendre les dispositions nécessaires pour assurer les échanges entre la division transports de la DRE et les services de l'Etat chargés de la préparation et du suivi du Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière.

Si la politique locale de lutte contre l'insécurité routière relève de l'échelon départemental et celle des transports de l'échelon régional, des dispositions peuvent être prises pour faire des CTT des acteurs locaux mieux reconnus de la lutte contre l'insécurité routière.

A cette fin, il est proposé que :

- **des contrôleurs des transports terrestres participent à des actions de sensibilisation et de formation décidées dans le cadre du PDASR** (Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière) sur le partage de la route (pour une meilleure compréhension par les conducteurs de véhicules légers, cyclistes, motocyclistes et piétons des contraintes et spécificités du transport poids lourds), sur la sécurité dans les transports scolaires, sur la prévention du risque routier dans les entreprises.

- **des contrôleurs des transports terrestres participent au programme « enquêtes comprendre pour agir »** et analysent en particulier des accidents impliquant poids lourds ou autocars.
- **des contrôleurs des transports terrestres vérifient sur le terrain la mise en œuvre concrète des engagements pris par les transporteurs** dans le cadre de la charte de partenariat sécurité routière signée entre l'Etat et la profession du transport routier de marchandises par la FNTR, TLF et l'UNOSTRA.
- **un contrôleur des transports terrestres par région soit chargé de mission sécurité routière au sein du pôle de compétence régional sécurité routière.**

Ces pôles, centres de ressources et d'appui, seraient renforcés par les connaissances pointues des contrôleurs des transports terrestres dans le domaine des transports routiers. Les échanges en leur sein avec les représentants des CRAM, pour la prévention des risques routiers en entreprises, pourraient être particulièrement fructueux.

Pour que ces propositions rentrent concrètement en vigueur, il conviendrait qu'elles figurent dans les orientations données par le Délégué interministériel à la sécurité routière dans la circulaire annuelle relative à la politique locale de sécurité routière et celle préconisée ci-dessus adressée chaque année par le Directeur général des transports aux divisions Transports des DRE. Il serait souhaitable de suivre leur mise en œuvre tant à la DSCR qu'à la DGTM.

II.3.7. Mieux faire connaître dans le grand public l'activité et l'utilité des contrôleurs des transports terrestres.

Le rôle des contrôleurs des transports terrestres doit être mieux connu et reconnu. Cette reconnaissance est un des éléments contribuant à motiver les agents dans l'exercice de leur métier. Ceci passe par des actions nationales et locales.

Il est préconisé de :

- **Introduire dans la préparation au permis de conduire une présentation des différents agents habilités à vérifier le respect du code de la route avec leur rôle.**

De manière aléatoire, un candidat pourra être interrogé sur le rôle des contrôleurs des transports terrestres.

- **Veiller à ce que dans la formation initiale Fimo comme dans la formation continue Fcos, les fonctions des contrôleurs des transports terrestres soient étudiées.**

Les formations Fimo et Fcos destinées aux chauffeurs routiers devraient permettre de mieux faire comprendre aux chauffeurs routiers l'utilité et le rôle des contrôleurs des transports terrestres dont une des missions est de protéger leur propre sécurité.

- **Demander au service d'information du ministère et aux chargés de communication des services déconcentrés de veiller à la mise en valeur du rôle des contrôleurs des transports terrestres** lors des présentations à la presse des contrôles de transporteurs organisés et dans la présentation des métiers du ministère contribuant à la sécurité des usagers de la route.
- **Mettre à la disposition des DRE, des DDE, des préfetures un kit de communication sur le rôle des contrôleurs des transports terrestres** et les inciter dans leurs actions de communication avec la presse locale à présenter des opérations auxquelles les contrôleurs de transports terrestres participent.

Il conviendrait d'attirer l'attention des services sur la nécessité de bien articuler ces actions de communication avec celles du PDASR.

II.3.8. Organiser les passerelles entre le corps des contrôleurs des transports terrestres et d'autres corps du ministère ou de contrôle d'autres ministères.

Compte tenu du désir de nombreux agents de ne pas bouger géographiquement mais aussi de ne pas exercer la même fonction toute leur vie professionnelle, compte tenu également de la pyramide des âges du corps qui s'explique par le poids des recrutements opérés les dernières années, il est indispensable de donner aux contrôleurs des transports terrestres des perspectives d'évolution au delà d'un temps minimum passé dans la fonction, justifiant la prise en charge par l'Etat de la formation post-concours.

Faciliter la mobilité à l'intérieur de la fonction publique est souhaitable en général. Ceci revêt une importance particulière pour un corps à l'intérieur duquel les perspectives sont limitées pour les recrutés des dernières années.

Les connaissances acquises dans le contrôle des transports terrestres sont par ailleurs utiles pour exercer d'autres missions de contrôle dans d'autres domaines, pour participer à d'autres tâches dont le champ se recoupe avec celui du contrôle du transport terrestre.

Il est préconisé de :

- **recenser les fonctions dans lesquelles l'expérience acquise par les contrôleurs des transports terrestres pourrait être valorisée et les compléments éventuels de formation nécessaires pour que les contrôleurs des transports terrestres puissent les assumer efficacement.**
- **organiser pour les contrôleurs des transports terrestres les formations complémentaires nécessaires à la prise de poste des fonctions recensées ci-dessus afin de faciliter les mutations souhaitées.**
- **exercer une fonction de veille des postes correspondants susceptibles d'être vacants et en informer les contrôleurs des transports terrestres susceptibles d'être intéressés.**

Au-delà de l'application du statut de la fonction publique, une gestion individualisée du corps est encore plus nécessaire que pour des corps plus nombreux et plus généralistes.

II.3.9. Donner aux contrôleurs des transports terrestres des moyens de travail leur permettant de mieux cibler leurs contrôles et de gagner du temps.

Les contrôleurs des transports terrestres disposent d'éléments pour cibler leurs contrôles en entreprises. Les contrôles sur route leur permettent parfois d'ailleurs de détecter des anomalies qui les incitent à aller plus avant. Sur routes, il serait possible de les aider à mieux cibler les contrôles en développant le contrôle automatisé de pesées et de vitesses. La DPICA (Direction de Projet Interministériel Contrôle Automatisé) pourrait recevoir une commande spécifique en la matière. Ce ne sont pas les mêmes outils qui serviront à la détection des infractions des véhicules légers et des poids lourds, le contrôle des pesées n'est pas celui de la vitesse, mais il y aurait intérêt à ce qu'il y ait une équipe dédiée à la mise en place de ce programme de contrôle automatisé. Elle aurait à prendre en compte les enseignements du difficile mais indispensable partenariat public-privé pour le contrôle de vitesse des véhicules légers.

Pour augmenter la probabilité d'être contrôlé (insuffisante aujourd'hui pour rendre évident à l'entreprise l'intérêt qu'elle a à circuler en parfaite régularité), il faudrait faciliter au maximum les tâches des contrôleurs des transports terrestres en :

- assurant un suivi rigoureux des formations à l'usage du nouveau chrono tachygraphe,
- multipliant les aires de contrôles aménagées,
- équipant toutes les équipes de contrôleurs des transports terrestres de terminaux de paiement carte bleue,
- équipant les véhicules des moyens d'interrogation des divers fichiers (FNI, fichiers permis de conduire...) avec autorisations d'interrogation.

Des engagements ont été pris à cet égard. Il convient de veiller à leur mise en œuvre effective rapide sur le terrain.

Il est proposé de :

- **définir un programme de contrôle automatisé des pesées et des vitesses des poids lourds et autocars, dont la mise en œuvre sera confiée à une équipe dédiée à ce projet,**
- **rendre compte de la mise en œuvre effective des divers programmes annoncés, d'amélioration des modalités de travail des contrôleurs des transports terrestres.**

II.3.10. Améliorer l'efficacité des procédures judiciaires par protocole d'accord avec les parquets.

Sans suite judiciaire, la verbalisation des infractions constatées étant inutile, il est essentiel que soient clarifiées les attentes du parquet en termes d'expertise et de préparation des décisions judiciaires de la part de la DRE et des contrôleurs des transports terrestres. Le protocole doit également déterminer les conditions de circulation de l'information entre DRE et parquets, élément essentiel pour la motivation de tous.

Il est proposé de :

- **organiser un séminaire regroupant représentants des parquets et des DRE pour présenter les actions innovantes permettant un meilleur suivi des procédures engagées,**
- **travailler à une simplification de l'utilisation de l'ordonnance pénale.**

III. CONCLUSION.

Il ressort de cette mission plusieurs constatations :

- les contrôleurs des transports terrestres sont fiers de leur métier, convaincus du rôle qu'ils jouent pour améliorer la sécurité routière et participer à la régulation économique de la profession mais en partie démotivés à cause de leur isolement et du manque de signes tangibles de reconnaissance de la technicité de leur métier ;
- les transporteurs attachent de l'importance au contrôle de leur activité nécessaire à l'exercice loyal de la concurrence. Pour la plupart, ils considèrent que leurs relations avec les contrôleurs des transports terrestres sont satisfaisantes mais ils attendraient des contrôles sur routes plus fréquents et plus rigoureux (avec immobilisation des véhicules des transporteurs étrangers qui échappent trop souvent à la sanction par l'utilisation de divers subterfuges : vacances du chauffeur, déclarées pour la période précédant le passage à la frontière ; mise en avant de l'incompréhension linguistique...)

La défense du pavillon français ne relève toutefois pas à leurs yeux du seul contrôle mais de bien d'autres éléments (harmonisation européenne des réglementations sociales, suites judiciaires données aux infractions constatées dans les pays d'origine...).

Il est indispensable de faire évoluer le statut et l'organisation du travail des contrôleurs des transports terrestres pour mieux les intégrer aux différents corps de contrôle chargés de veiller au respect de la réglementation et au sein du ministère de l'équipement mieux prendre en compte le rôle qu'ils jouent dans la lutte contre l'insécurité routière.

Il faut souligner que l'efficacité de leur action relève avant tout de sa bonne articulation avec celle de la justice, celle de leurs homologues européens et de la fréquence des contrôles.

Aujourd'hui, les réseaux de transports sont trans-européens et c'est à cette échelle que devraient à terme être organisés les contrôles et leur suivi (traitement des infractions et investigations plus poussées en entreprises ou du respect des différentes législations applicables : douanes, travail illégal...). A terme, il faut s'interroger sur les conditions dans lesquelles pourrait être mise en place une agence européenne du contrôle des transports terrestres et définir les objectifs qui lui seraient assignés comme les moyens dont elle pourrait être dotée.

Ce propos, toutefois, ne doit pas faire oublier l'urgence de mesures concrètes à prendre. Les plus importantes étant :

- octroi de la grille de rémunération CII au CTT ;
- plus grande articulation des plans de contrôle régionaux des transports routiers à la politique de sécurité routière ;
- coopération plus étroite DRE/parquets ;
- organisation de la mobilité professionnelle des CTT et CDTT ;
- dotation de moyens complémentaires à l'exercice du contrôle des transports terrestres (contrôle automatisé des pesées et vitesses ; aménagement d'aires de contrôle ; équipement des équipes en terminaux CB).

ANNEXES

- Lettre de commande du 21 janvier 2005
- 1. Propos entendus.
- 2. Poursuites judiciaires des infractions.
- 3. Visites et personnes rencontrées.
- 4. Bibliographie.

2005 - 0050 - 01



21 JAN 2005

La Défense, le

Le directeur des Transports terrestres,
Le directeur du Personnel, des Services et de la
Modernisation

à
Monsieur le vice-président
du Conseil général des ponts et chaussées

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



direction
des Transports
terrestres
direction du Personnel
des Services
et de la Modernisation

Le transport routier de marchandises et de voyageurs est une activité réglementée. L'Etat doit donc d'une part veiller aux conditions d'emploi des salariés, à la sécurité et aux conditions de concurrence, d'autre part garantir la mise en œuvre des sanctions prises à l'encontre des entreprises qui contreviennent aux réglementations en vigueur.

Le ministère chargé des transports coordonne l'action de l'Etat dans ce domaine et dispose à cet effet d'un corps spécialisé : les contrôleurs des transports terrestres (CTT) qui interviennent sur route et en entreprise.

L'évolution du monde des transports a conduit à faire évoluer l'environnement professionnel des contrôleurs et leurs habilitations. La recherche d'une plus grande efficacité dans le contrôle, le souhait constant d'une harmonisation au niveau européen, l'évolution des techniques comme par exemple la mise en place du nouveau chronotachygraphe, et le souci de simplification des réglementations tant marchandises que voyageurs, conduisent inévitablement à faire évoluer les textes.

Le plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises présenté par le ministre le 8 septembre 2004, comporte un volet contrôle qui prévoit l'élaboration et la mise en œuvre de mesures nouvelles comme, notamment, l'interception des véhicules et la levée des immobilisations par les CTT.

L'activité des CTT va donc continuer à évoluer et leurs habilitations et compétences vont être renforcées.

Dans ce contexte, il paraît souhaitable de disposer d'une analyse des évolutions successives intervenues ou à venir, tant dans le secteur des transports, que dans la réorganisation des services et dans les missions des CTT, et de mener une réflexion sur l'évolution des métiers.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 49 81 21 22
mél : dt@equipement.gouv.fr

Aussi, nous souhaitons confier au Conseil général des ponts et chaussées une mission d'analyse prospective des missions des contrôleurs des transports terrestres pour, en concertation avec les représentants du personnel et des services, formuler des propositions d'évolution, tant sur les plans statutaires, réglementaires qu'organisationnels.

Nous vous serions en conséquence obligés de bien vouloir désigner un membre du CGPC pour mener cette mission, dont nous souhaitons que les conclusions nous soient remises pour le 15 juin prochain.

Nos services sont à la disposition de la personne que vous voudrez bien désigner.

Le Directeur du personnel,
des services et de
la modernisation

Christian PARENT

Le Directeur des Transports Terrestres

Patrice RAULIN

ANNEXE 1

PROPOS ENTENDUS LORS DES DIVERSES RENCONTRES GROUPE D'ACTEURS PAR GROUPE D'ACTEURS

Compte tenu des spécificités des positions exprimées par les uns et par les autres lors des différents entretiens, il est apparu nécessaire de retracer les propos tenus, groupe par groupe d'acteurs.

I. Contrôleurs des transports terrestres.

Les propos tenus révèlent un profond malaise, largement répandu au sein des CTT questionnés individuellement ; une phrase revient comme un leitmotiv : *le métier de contrôleur des transports terrestres n'est pas reconnu, nous ne sommes pas reconnus.*

Ce thème est décliné avec de multiples illustrations.

1.1. manque de visibilité.

Les CTT ont le sentiment d'être oubliés aussi bien à l'extérieur de l'Equipement qu'au sein même de leur administration.

Manque de visibilité au sein même des services de l'Equipement.

Diverses réflexions ont été formulées concernant l'époque où les CTT étaient rattachés aux DDE ; dans cette situation l'effectif des CTT était de l'ordre de 3 ou 4 pour mille de l'effectif total.

Ainsi les CTT se sentent marginalisés lorsque la cellule DDE chargée de renseigner sur les concours de l'administration ignore l'existence de concours ouvert pour le recrutement de CTT.

L'action conduite par les CTT s'inscrit dans une démarche de sécurité routière, mais les DDE acteurs importants de la sécurité et de l'éducation routières dans le département n'impliquent pas les CTT dans leur démarche.

Au niveau des DRE compétentes pour l'agrément des centres de formations FIMO et FCOS (FIMO formation initiale minimale obligatoire et FCOS formation continue obligatoire de sécurité), les CTT ne sont pas impliqués la plupart du temps.

Manque de visibilité à l'extérieur de l'administration.

La visibilité externe du métier de CTT passe par leur présence sur les images télévisuelles ; ils sont frustrés de voir que lors d'un contrôle de poids lourds, ils sont là et ignorés de tous (du journaliste et du grand public) ; et cet oubli se prolonge même en cas d'opérations de contrôles routiers montées à la demande du ministre.

La frustration est forte et partagée par tous ; du sud au nord, du centre à l'est, à chaque visite, la même réflexion est revenue avec le même sentiment d'une injustice criante.

1.2 Sentiment d'abandon.

La culture des services départementaux et régionaux de l'Equipement est marquée par de grands domaines : urbanisme, logement, ingénierie publique, construction et exploitation de la route ; l'Equipement n'a pas une culture du contrôle et son encadrement ne manifeste pas un intérêt bien marqué pour l'action des CTT .

Au niveau de l'administration centrale la circulaire qui fixe les missions des CTT date de 1987 et il n'a pas été jugé utile de leur fixer chaque année des objectifs particuliers ; localement il peut exister des tiraillements forts entre l'encadrement direct des CTT exercé par des cadres d'un certain âge et la nouvelle génération des CTT sans que la direction des services s'implique pour améliorer le management des CTT.

Dans un autre registre, la disponibilité des forces de l'ordre en tenue se réduit constamment ; il n'est pas rare que des opérations inscrites au plan de contrôle régional soient décommandées au dernier moment du fait d'autres priorités ; de même en cours de contrôle l'annonce d'un accident entraîne le départ précipité des gendarmes d'une brigade territoriale, ce qui met fin au contrôle routier. Les missions remplies par les CTT paraissent peu prioritaires.

1.3 Sentiment d'être défavorisé et enfermé.

Les CTT constatent que leur statut est moins bien traité que celui de leurs plus proches voisins les contrôleurs du travail. Ce statut est inadapté aux contraintes nouvelles de l'ARTT. Cette différence de statut est un obstacle à la mobilité professionnelle.

La difficulté d'exercer réellement la mobilité professionnelle et l'absence de débouché du corps vers la catégorie A sont ressenties avec acuité de la part des agents nouvellement recrutés ayant mené avec succès de longues études universitaires (diplômes bac+4).

1.4 Conviction d'exercer un métier important pour la collectivité et intéressant pour celui qui l'exerce.

Les CTT rappellent leurs habilitations multiples :

- code du travail, en vue du respect des droits des travailleurs,
- code de la route, pour la sécurité des usagers de la route et l'intégrité de l'infrastructure routière,
- réglementation transport, pour la régulation et la lutte contre la concurrence déloyale qui menace l'emploi.

A ce sujet les CTT insistent sur leurs habilitations en matière de réglementations des transports de matières dangereuses qui concernent non seulement la route mais les transports fluviaux et ferroviaires ; cette dernière habilitation n'est pas utilisée alors que l'ouverture du transport fret ferroviaire à d'autres opérateurs nécessiterait de faire appel régulièrement aux CTT.

La richesse des missions incombant aux CTT leur permet d'agir dans un registre des plus étendus :

- soit en prévention pour conseiller les entreprises et leur permettre de prendre les mesures adéquates pour respecter la réglementation,
- soit en répression en utilisant au mieux les informations recueillies de sources les plus diverses (y compris auprès des gendarmes) ; un rapprochement entre les kms parcourus (et facturés) et les heures rémunérées en conduite permet de déceler du travail clandestin,
- soit en éclairant nos collègues des forces de l'ordre en tenue sur la réglementation spécifique applicable au cas d'espèce lors d'un contrôle routier,
- soit en assurant des séances de formation continue aux forces de l'ordre en tenue,
- soit en donnant des avis aux parquets sur la qualification des faits constatés.

Le CTT est un expert des diverses réglementations applicables aux transports et il ne faudrait pas l'oublier pour le restreindre à un simple agent verbalisateur.

Paradoxalement le contraste entre les missions valorisantes et les conditions professionnelles insuffisantes alimente le malaise et le sentiment d'être mal traités.

I.2 Organisations professionnelles des transporteurs routiers.

Les représentants des transporteurs ont développé deux thèmes principaux, le premier : l'intérêt et la nécessité du contrôle, le deuxième : l'avenir de la profession avec des accents parfois désespérés d'impuissance face à la concurrence internationale déloyale qui met le pavillon et leurs entreprises en danger.

2.1 Appréciation positive du professionnalisme des CTT.

En cas de divergences d'appréciation entre un conducteur et un gendarme ou un policier, la présence d'un CTT est la bienvenue pour donner une exacte description des documents requis ou des règles applicables.

La compétence professionnelle des CTT est reconnue par les organisations patronales représentatives des transporteurs routiers.

2.2 Priorité au contrôle sur route et à l'équité des conséquences du contrôle entre entreprises françaises et étrangères.

Le transport routier est une profession lourdement taxée et imposée ; une concurrence exacerbée maintient un niveau des prix très bas avec des marges réduites, évaluées couramment à 1 % du chiffre d'affaires.

Dans ce contexte, la concurrence internationale avec fort dumping social et fiscal des pays de l'Est est dévastatrice pour les entreprises de transport ; les effets de la concurrence se font sentir non seulement sur le trafic international mais aussi sur le marché national via le cabotage effectué avec du personnel rémunéré à bas prix.

En diverses régions, le même discours est tenu avec des accents parfois désespérés de voir pratiqués sur le marché intérieur des prix significativement inférieurs aux prix de revient hexagonaux ; les entreprises de transport voient leur part de marché se réduire ; l'un des meilleurs indicateurs de l'extension de ce phénomène dans un marché qui continue à croître en volume est, depuis deux ans, la baisse de la création d'emplois dans le transport public routier de marchandises.

Les entrepreneurs de transport se demandent si les entreprises étrangères sont effectivement contrôlées comme elles-mêmes le sont sur route et en entreprise ?

Le manque de formation en langues étrangères de certains contrôleurs les conduiraient à être plus laxistes avec des conducteurs étrangers et il est préconisé de développer cette formation dans la formation initiale des contrôleurs.

Certains s'interrogent sur le caractère dissuasif des sanctions financières du fait de la faible probabilité d'être contrôlé ; à l'étranger, ils ont fait l'expérience de la lourde sanction commerciale associée à l'immobilisation du véhicule prolongée plusieurs jours jusqu'à ce que les autorités judiciaires aient pris position sur le montant de l'amende ou de la consignation ; un chargeur travaillant à flux tendus et soucieux de voir ses marchandises livrées à l'heure dite éviterait une entreprise dont les pratiques l'exposent à des retards importants en cas d'immobilisation. Il s'y ajoute qu'un véhicule immobilisé avec son chauffeur coûte et ne rapporte rien ; l'immobilisation prolongée en cas de surcharge serait dissuasive.

Certains considèrent que le nombre de CTT est insuffisant et sont favorables à l'idée d'améliorer la productivité des contrôles par l'installation de moyens automatisés (pesées automatiques, contrôle de l'inter-distance).

Les entrepreneurs demandent que les CTT interviennent au maximum pour réguler, c'est-à-dire constater et, en liaison avec le Parquet, réprimer les pratiques abusives ; en pratique, cela ne peut se faire que par une intensification des contrôles sur route, y compris à proximité des principaux points de chargement.

I.3 Organisations syndicales représentatives des salariés du transport.

Elles attendent que les autorités fassent strictement appliquer la réglementation sociale en vigueur et sont préoccupées par l'extension du cabotage étranger avec contournement des lois sociales françaises. Elles expriment des inquiétudes analogues à celles manifestées par les organisations patronales sur les menaces sur l'emploi et y ajoutent le niveau de rémunération résultant de transports effectués par des salariés soumis à des conditions de rémunérations et de conditions de vie très inférieures à celles requises en France .

Les organisations syndicales s'inquiètent de pratiques des grandes entreprises de transport qui organisent la délocalisation, bénéficient à plein du dumping social et en tirent un avantage concurrentiel substantiel ; ces pratiques leur permettent de menacer l'emploi des entreprises hexagonales plus modestes sans filiale ou sous-traitance étrangère

En matière de contrôle des transports routiers, elles expriment la crainte que la maille soit trop lâche notamment pour le cabotage. Le contrôle des matières dangereuses devra être intensifié et plus particulièrement celui de la cargaison ; il a été regretté que l'absence de disques ne soit pas plus sévèrement sanctionné car cette pratique peut cacher les plus graves infractions.

Incidemment, il est signalé que la proverbiale solidarité des chauffeurs pour faire face aux aléas de la route risque de subir un infléchissement si le climat de l'emploi continue à se dégrader du fait du cabotage étranger.

Diverses revendications ou craintes ont été formulées ; concernant le chronotachygraphe électronique : les chauffeurs souhaitent pouvoir disposer d'une sortie papier économique ; la disponibilité de places de parkings et de parkings sécurisés est un souci permanent et une exigence de sécurité incontournable ; la présence de clandestins ou le trafic de contrebande, en particulier de drogue constituent une menace pour les chauffeurs.

Concernant une réforme de fond, diverses hypothèses ont été allusivement évoquées comme le corps européen de contrôle ou encore confier à l'inspection du travail le contrôle en entreprise et laisser aux CTT le contrôle sur route, sans pour autant, jamais indiquer qu'il s'agissait de propositions de l'une ou de l'autre des organisations syndicales.

I.4 Organisations syndicales représentatives des CTT.

- Elles reprennent les propos exprimés par les contrôleurs des transports terrestres sur le manque de reconnaissance de leur technicité et l'insuffisante valorisation du métier par le ministère.

- Elles sont unanimes pour exprimer les craintes relatives au pouvoir d'interception donné aux CTT ; le premier risque est de voir les forces de l'ordre en tenue se désengager du contrôle des transports ; ces forces sont bien plus nombreuses que les CTT et le contrôle sur route en ferait inévitablement les frais. Elles craignent également pour la sécurité des CTT en l'absence de forces de l'ordre en tenue susceptibles de calmer un chauffeur irascible, voire, en cas de violence, de contrôler son identité et de s'en saisir pour le mettre en garde à vue ; une partie appréciable des conducteurs contrôlés sont des méditerranéens dont la culture n'inclut pas un strict respect des autorités administratives en cas de violence ; leur souhait est : *pas d'interception sans la présence des forces de l'ordre en tenue.*

- Les CTT ont des contraintes particulières liées à leurs interventions sur la route mais ils ne bénéficient ni des avantages des corps techniques ni de ceux des corps administratifs et des avantages spécifiques comme les facilités de circulation SNCF leur ont été supprimés. Elles souhaitent la revalorisation du statut sans contrainte supplémentaire (volontariat des interventions hors des heures ouvrables).

- Certaines demandent de créer une filière contrôle transport avec la possibilité de sortir de l'isolement vers les contrôleurs du travail. L'habilitation matières dangereuses permet d'intervenir en ferroviaire, et cette intervention est justifiée à tous les stades de l'exploitation et pas uniquement au chargement ; il ne faut pas oublier les gares de triage ; les CTT ont des compétences techniques et juridiques qui doivent être mises à profit. C'est une carte à jouer prochainement dans le cadre de l'ouverture du fret ferroviaire à d'autres opérateurs que la SNCF.

- Les organisations syndicales ne comprennent pas que le ministère de l'équipement n'ait pas obtenu pour leurs corps la prime CII. Elles considèrent pour la plupart que cette prime devrait être accordée sans contre-partie.

X

X X

Remarque :

Les CTT sont tous rattachés actuellement à une DRE ; il s'ensuit que l'effectif des CTT passe de 3 ou 4 pour mille des effectifs d'une DDE à 20 ou 25 % des effectifs d'une DRE ; c'est considérable et un DRE adjoint a pu passer plus d'une année en ayant comme tâche prioritaire l'intégration des CTT au sein de la DRE.

Dans l'accueil d'une importante DDE une magnifique affiche grand format avec une CTT équipée pour un contrôle routier annonce le recrutement de CTT au ministère de l'Équipement ; dans le hall d'une DRE qui affiche, en grand format, son engagement pour la sécurité routière, les CTT figurent comme acteurs de cette mission ; un numéro d'Équipement magazine de 2002 consacre sa première page aux CTT ; les directives données directement aux directeurs régionaux de l'Équipement évoquent régulièrement les CTT.

En matière de visibilité des CTT au sein des services de l'Équipement la réforme de 1998 en rassemblant les CTT au sein des DRE a changé la donne antérieure et leur a donné un poids certain au sein de cette structure. Toutefois, cette intégration au sein des DRE les a sans doute un peu marginalisés par rapport à la sécurité routière qui est prise en charge au niveau du département.

ANNEXE 2

POURSUITES JUDICIAIRES DES INFRACTIONS

1° Procédure d'amendes forfaitaire.

Cette procédure est applicable à certaines infractions (contraventions des quatre premières classes, article 529 du code de procédure pénale) ; à défaut de paiement, l'amende est majorée de plein droit et le titre rendu exécutoire par signature du ministère public (article 529-2 du code de procédure pénale).

2° Procédure ordinaire de jugement.

Conformément aux principes fondamentaux du droit, le jugement nécessite un débat contradictoire et il y a obligation de citer le prévenu à l'audience du tribunal ; le jugement doit être motivé.

3° Procédure simplifiée de jugement.

Les principales règles applicables à cette procédure font l'objet de la pièce jointe.

Cette procédure ne nécessite pas de débat contradictoire et le juge statue par ordonnance pénale sans débat préalable ; il n'y a pas lieu de citer.

La loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité et notamment ses articles 135-1, 135-2 et 136 modifiant les articles 495 et suivants du code de procédure pénale, donne la possibilité de recourir à la procédure simplifiée de jugement pour les délits en matière de réglementation relatives aux transports terrestres.

4° Consignations.

Pour des raisons pratiques, la législation prévoit que la personne en infraction qui ne peut justifier ni d'un domicile, ni d'un emploi en France ou d'une caution agréée est tenue de verser immédiatement une consignation en garantie des condamnations encourues ; ce sont essentiellement les étrangers qui sont concernés.

DE LA PROCEDURE SIMPLIFIEE PREVUE PAR LE CODE DE PROCEDURE PENALE

Il paraît utile de rappeler succinctement les principales dispositions de jugement suivant la procédure simplifiée prévue par le code de procédure pénale :

1° Extrait du sommaire de la partie législative.

LIVRE II

Des juridictions de jugement

Titre II

Du jugement des délits

Section VII

De la procédure simplifiée

Articles 495 à 495-6

Titre III

Du jugement des contraventions

Chapitre I

De la compétence du tribunal de police et de la juridiction de proximité

Articles 521 à 523.1

Chapitre II

De la procédure simplifiée

Articles 524 à 528-2

Chapitre II bis

De la procédure de l'amende forfaitaire

2° Règles communes aux jugements par la procédure simplifiée des délits et des contraventions.

Procédure inapplicable si le prévenu a moins de 18 ans au jour de l'infraction (contravention de cinquième classe et délit, articles 495 et 524) ;

Procédure inapplicable si la victime a fait directement citer le prévenu avant qu'ait été rendue l'ordonnance ou a formulé une demande de dommages et intérêts (articles 495 et 524) ;

Choix de la procédure simplifiée par le ministère public qui transmet le dossier avec ses réquisitions (articles 495-1 et 525);

Le juge statue sans débat préalable par une ordonnance pénale portant soit relaxe, soit condamnation à une peine d'amende ainsi que, le cas échéant, à une ou plusieurs des peines complémentaires encourues(articles 495-1 et 525) ;

S'il estime qu'un débat contradictoire est utile, le juge renvoie le dossier au ministère public aux fins de poursuite dans les formes de la procédure ordinaire(articles 495-1 et 525) ;

L'ordonnance contient les noms prénoms, date et lieu de naissance et domicile du prévenu, la qualification légale, la date et lieu du fait imputé, la mention des textes applicables et, en cas de condamnation, la ou les peines prononcées (article 495-2) ou le montant de l'amende ainsi que la durée de la contrainte judiciaire (article 526) ;

Le ministère public peut, dans les dix jours de l'ordonnance, former opposition au greffe du tribunal (articles 495-3 et 527) ;

L'ordonnance pénale, à laquelle il n'a pas été formé d'opposition ou qui n'a pas été portée par le ministère public à l'audience du tribunal correctionnel (article 495-5) a les effets d'un jugement passé en force de chose jugée (articles 495-5 et 528-1) ;

Cependant elle n'a pas l'autorité de la chose jugée à l'égard de l'action civile en réparation des dommages causés par l'infraction (articles 495-5 et 528-1).

3° Règles particulières applicables au jugement des délits par la procédure simplifiée.

La procédure simplifiée est applicable aux délits prévus par le code de la route, les contraventions connexes prévues par ce code et les délits en matière de réglementations relatives aux transports terrestres (article 495) ;

Procédure inapplicable si le délit prévu au code de la route a été commis en même temps qu'une contravention ou qu'un délit d'homicide involontaire ou d'atteinte involontaire à l'intégrité de la vie humaine (article 495) ;

Procédure applicable seulement s'il résulte de l'enquête de police judiciaire que les faits reprochés au prévenu sont bien établis et que les renseignements concernant la personnalité de celui-ci, et notamment ses charges et ses ressources sont suffisants pour permettre de déterminer la peine (article 495 dernier alinéa) ;

Renvoi du dossier au ministère public si le juge estime qu'une peine d'emprisonnement devrait être prononcée (article 495-1) ;

L'ordonnance pénale doit être motivée, au regard notamment des dispositions du dernier alinéa de l'article 495 (article 495-2) ;

Le prévenu est informé qu'il dispose d'un délai de quarante-cinq jours à compter de cette notification pour former opposition à l'ordonnance et que cette opposition permettra que l'affaire fasse l'objet d'un débat contradictoire et public devant le tribunal correctionnel (article 495-3).

4° Règles particulières au jugement des contraventions par la procédure simplifiée.

Le tribunal de police connaît des contraventions de cinquième classe (article 521) ;

La juridiction de proximité connaît des contraventions des quatre premières classes (article 521) ;

La compétence du tribunal de police s'étend aux contraventions des quatre premières classes définies par décret en Conseil d'État et en cas de poursuite concomitante d'une contravention de sa compétence avec une contravention connexe relevant de la compétence de la juridiction de proximité (article 521) ;

La procédure simplifiée est applicable à toutes contraventions de police sauf si la contravention est prévue par le code du travail(article 524) ;

Le juge n'est pas tenu de motiver l'ordonnance pénale (article 526) ;

Le prévenu peut dans un délai de trente jours à compter d'envoi de la lettre (lettre recommandée avec demande d'avis de réception), former opposition à l'exécution de l'ordonnance (article 527).

ANNEXE 3

VISITES, ORGANISATIONS ET PERSONNES RENCONTREES

Outre les échanges réguliers avec Pascale Buch, sous-directrice chargée des transports routiers (DTT/TR), Yves Marchadour, responsable bureau chargé de l'organisation et de l'animation des transports routiers (DTT/TR3) et Muriel Bouldouyre son adjointe, au cours de la mission, la réflexion menée a été alimentée par :

- participation à une opération de contrôle sur le périphérique à la porte de Montreuil avec CTT Ile de France + forces de l'ordre ;

- visites en régions avec rencontres du DRE, du responsable des services transports en DRE, des attachés, des CDTT et CTT, du Directeur du travail des transports terrestres et des organisations professionnelles de transporteurs en :

- Bourgogne,
- Alsace,
- Haute-Normandie,
- Languedoc-Roussillon,
- Aquitaine,
- Nord-Pas-de-Calais (sauf organisations professionnelles des transporteurs).

- rencontres avec les organisations professionnelles des transporteurs au niveau national (TLF, FNTR, AUTF et présidente de l'UNOSTRA en Bourgogne).

- rencontres avec les organisations syndicales des salariés des transporteurs au niveau national (FO, CFTC, CFDT).

- rencontres avec les organisations syndicales des CTT (SNCTT-FO ; UNSA-SAFACCT ; CGT-SNPTAS).

- rencontres avec le collège transports terrestres du CGPC sous la présidence de Gérard Sylvestre.

- rencontres avec : Yves Bonduelle, IGE, secrétaire général BEATT,
Annie Cannel, mission contrôle automatisé,
André Chazeau, responsable bureau, chargé de la législation (DSCR),
Daniel Crochemore, responsable bureau, organisation des transports collectifs (DTT),
Pierre Debeusscher, IGE en retraite ayant effectué plusieurs missions sur les CTT et ITT,
Claude Pfauvadel, adjoint au responsable de la mission des transports de matières dangereuses,
Alain Gouteraux, directeur de l'inspection générale du travail, des transports (IGTT),
Yves Lebreton, sous-directeur chargé de l'éducation routière (DSCR),

Claude Liebermann, IGPC, coordinateur sécurité routière (CGPC),
Olivier Meslin, sous-directeur des personnels maritimes, de contrôle
et de sécurité (DPSM),
Geneviève Moritz, chargée du bureau des personnels des transports
terrestres (DPSM),
Alain Murat, responsable de la division transports et défense à la DRE
Auvergne,
François Oziol, sous-directeur chargé de la communication et de la
politique locale (DSCR),
Jacques Perret, sous-directeur du travail et des affaires sociales (DTT),
Patrice Raulin, directeur (DTT)
Jacques Sicherman, IGPC, coordonnateur (MIGT 8),
Serge Varenne, secrétaire général (IGTT),
Gérard Valere, (DRE auvergne).

ANNEXE 4

BIBLIOGRAPHIE

I – TEXTES DE BASE.

- code de la route ;
- code de procédure pénale ;
- loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité ;
- loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises ;
- bulletin officiel du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports n° 21.31 juillet 1987 – circulaire n° 87-42 du 12 mai 1987 relative au contrôle des réglementations applicables aux transports routiers ;
- décret n° 76-1126 du 9 décembre 1976 portant statut particulier des personnels de contrôle de la direction des transports terrestres, modifié par le décret n° 85-156 du 31 janvier (J.O. du 2 février), le décret n° 91-621 du 27 juin 1991 (J.O. du 3 juillet), le décret n° 92-168 du 19 février 1992 (J.O. du 25 février), le décret n° 95-201 du 24 février 1995 modifié (J.O. du 26 février) ;
- circulaire n° 2004-7 du 30 janvier 2004 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière du délégué interministériel à la sécurité routière aux préfets ;
- circulaire du 5 janvier 2005 du délégué interministériel à la sécurité routière aux préfets relative à la réorganisation des directions départementales de l'équipement et à la prise en charge de la sécurité routière ;
- instructions de la comptabilité publique n° 76-166-A6 du 21 décembre 1976, n° 78-49-A6 du 7 mars 1978 et n° 1-A6 du 2 janvier 1985 portant sur les règles à respecter pour les consignations.

II – DOCUMENTS DE REFERENCE ETABLIS PAR LA DTT (Direction des Transports Terrestres).

- le contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs - Direction des transports terrestres - coll. « les outils » - août 2003 avec mise à jour ;
- plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises - Direction des transports terrestres - septembre 2004 ;

III – DOCUMENTS DE REFERENCE ETABLIS PAR LA DSCR (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières).

- les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003 - documentation française - 2005 ;
- programme « Enquêtes comprendre pour agir » - septembre 2004 ;
- programme « Agir pour la sécurité routière » - note de présentation - septembre 2004 ;
- charte de partenariat sécurité routière entre l'Etat et la profession du transport routier de marchandises - janvier 2004 ;

IV – DOCUMENTATION

- J. Sichernan et H. Defoug - rapport MIGT 8 d'inspection de régularité sur le contrôle en entreprises de la division transports de la DRE Alsace - février 2003 ;
 - rapport MIGT 8 d'inspection de régularité sur le contrôle en entreprises de la division transports de la DRE Champagne-Ardenne - juillet 2004 ;
- chartes de partenariat DRE/DRTT Alsace, Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Haute-Normandie, Centre, Limousin, PACA, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, Auvergne, Poitou-Charentes, Aquitaine ;
- bilan de gestion du corps des contrôleurs des transports terrestres – Direction du personnel, des services et de la modernisation - novembre 2004 ;
- rapport final de l'instance d'évaluation du dispositif de formation post-concours des contrôleurs des transports terrestres - juillet 2004 ;
- rapport de mission d'observation d'interception des véhicules -Power to stop en Grande-Bretagne établi par André Tartar et Jean-luc Belot - mai 2005 ;
- mémoires de formation prise de poste des contrôleurs divisionnaires des transports terrestres - 2003 ;
 - J.L. Belot : Faut-il donner le pouvoir d'interception aux contrôleurs des transports terrestres - janvier 2004 ;
 - P. Pages : Evolution des conditions d'interception des véhicules en région Alsace - janvier 2004 ;
- rapport de J. Verré « Formation des usagers de la route et des conducteurs » - Documentation française – 1997

- FNTR : « Europe, concurrence, emploi, ce que nous croyons, ce que nous voulons ».
- AUTF : Observations de l'association des utilisateurs de transports de fret sur la mission des contrôleurs des transports terrestres.

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DEFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45