

Journal d'information n° 155 du SNICA-Force Ouvrière (nouvelle série)  
Inspecteurs et Délégués du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière

### EDITO

*« Il n'est pas d'ambition pour le Service Public,  
sans ambition pour ses forces vives et leur propre progression ».*

Cette phrase, d'une vérité criante, a été prononcée par le Ministre Bernard Cazeneuve, le 4 septembre 2014 à Nevers.

Depuis cette date, le ministère de l'intérieur a déployé les différentes mesures annoncées afin de réduire les délais d'attente à l'examen B, prétendument trop longs.

Comme à leur habitude, les IPCSR et DPCSR se sont investis dans cette réforme, avec professionnalisme et un sens incontestable du service public. **Mais qu'en est-il des engagements pris par le Ministre dans le discours de Nevers sur la diversification des missions, les perspectives de carrières et l'évolution des régimes indemnitaires des inspecteurs et délégués ?** De ce côté-là, rien n'a bougé !

**Pourtant, rien ne fait obstacle à leur mise en œuvre.** L'offre en place d'examen est devenue supérieure à la demande et permet donc aux candidats de passer leur permis de conduire sans délai. Il est possible, et même incontournable, que les examens soient préservés et les missions d'inspection réactivées, afin que les IPCSR et DPCSR soient replacés au centre du dispositif permis de conduire et sécurité routière. En outre, leurs responsabilités et leurs compétences doivent être reconnues à leur juste valeur.

**Pour cela, le ministère qu'ils ont intégré doit concrétiser les engagements pris à Nevers concernant leur avenir.**

Force est cependant de constater qu'à ce jour, seules les mesures néfastes pour la filière ont abouti. Quand le patron fait la sourde oreille, malgré les multiples sollicitations du syndicat majoritaire, que le dialogue social ne permet plus d'avancer, il ne reste qu'une seule arme aux salariés pour se faire entendre : la grève !

Nous allons donc collectivement démontrer à notre ministère de tutelle que les **inspecteurs et délégués ne sont pas hommes et femmes à rester inertes face à l'adversité** et qu'ils savent s'engager avec courage et détermination lorsqu'il s'agit de défendre leurs intérêts. Si nous ne le faisons pas, qui le ferait à notre place ?

**A partir du 15 mars 2016, unis et solidaires, nous prendrons notre avenir en main pour faire aboutir nos légitimes revendications !**

Pascale MASET  
Secrétaire générale

*« Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas  
de le prévoir, mais de le rendre possible. »  
Antoine de Saint-Exupéry*

### SOMMAIRE

En bref !	p. 2
Les dossiers qui ont abouti	p. 3
MàD des postiers ; Cycles mobilité	p. 4
Les dossiers qui doivent se concrétiser	p. 5
Préavis de grève	p.10
Une sortie par le haut	p.12
Le bon moment	p.13
Bulletin d'adhésion	p.14



## EN BREF !

### 1. TRANSFERT AU MI ET GREVE DE 2013

En octobre 2012, nous obtenions un groupe de travail dont l'objectif consistait à transposer juridiquement au MI, les textes MEDDE applicables aux IPCSR et DPCSR. En juillet 2013, après une dizaine de réunions, le MI nous adressait un document qui se limitait à recenser l'existant, sans en garantir le maintien. Mais le SNICA-FO n'a pas cru aux sornettes ! Nous avons donc tout mis en œuvre pour sécuriser rapidement les principaux textes. **C'est la grève de fin 2013 qui a permis de conserver notre RIN ARTT et sa circulaire d'organisation du travail, ainsi que les dispositions spécifiques relatives aux frais de déplacement.** De plus, alors que le PLF 2014 prévoyait la suppression de 35 ETP, nous avons obtenu le **recrutement de 25 IPCSR**. Une belle victoire des grévistes!



Cette grève et la pression exercée sur le dossier des effectifs ont permis de combler les postes vacants. En effet, nous étions déjà à -35 ETP, et serions donc tombés à -70 ! La grève et ses conséquences sur les décisions des ministres Valls puis Cazeneuve ont donc permis le recrutement de 70 IPCSR supplémentaires par rapport à ce qui était prévu au PLF 2014. Tous les postes ont donc été pourvus! **Quand on sait a posteriori que la moto et le PL étaient dans la ligne de mire, on en déduit facilement ce qui se serait passé sans ce combat et cette première victoire.**



**privatisation de tous les examens du groupe lourd** (article rédigé par la DSCR-ERPC). Nous nous sommes insurgés contre cette nouvelle attaque et les mensonges de la sous-direction ERPC, au travers d'une déclaration liminaire ([CLIQUER ICI](#)) et avons, à cette date, cessé de participer à cette mascarade. Puis nous avons bataillé jusqu'en juin 2015, à tous les niveaux de l'Etat (cabinets des ministres de l'Intérieur, de l'économie et jusqu'à celui du premier ministre) pour dénoncer le caractère inadapté du calcul des délais d'attente, de la notion de service universel et de l'externalisation d'une partie de nos missions.

### 5. PREAVIS DE GREVE D'AVRIL 2015

A lors que nous étions face à un mur depuis l'automne 2014, le **dépôt d'un préavis de grève pour le 7 avril 2015, l'audience avec le cabinet du Premier Ministre du 8 avril et le courrier au Président de la République du 13 juin ont permis de rouvrir les discussions avec le MI**. Ces dernières, retardées par le changement de DISR, ont débuté au mois de septembre. Dès octobre, nous transmettions à la DSCR trois contributions étayées (CECUR, Assurance Qualité et Missions d'inspection).

### 2. GROUPE DE TRAVAIL « DELAIS » ET ANNONCES DU MINISTRE SUR BFM-TV



En juin 2013, le ministre de l'intérieur M. Valls a lancé des travaux sur les délais d'obtention du permis de conduire. Très vite transformé en groupe de travail sur les délais d'attente à

l'examen, il a débuté en septembre par un premier volet dit de mesures « d'urgence ». La grève menée par le SNICA-FO à cette même période sur d'autres sujets, a permis d'éviter des annonces destructrices le 29 novembre 2013 lors du CNSR présidé par M. Valls. Le second volet de ces travaux a débuté en janvier 2014. Le SNICA-FO a de très nombreuses fois dénoncé le diagnostic établi par la DSCR pour justifier les tristes projets qu'elle préparait, avec la complicité des OP des auto-écoles. C'est de ce groupe de travail qu'est née la réforme du permis de conduire annoncée par le ministre Cazeneuve dans les médias le 13 juin 2014 (réforme toutefois largement inspirée du rapport Lebrun de 2009). A la mesure phare, la privatisation de l'ETG, s'ajoutaient notamment la 13<sup>ème</sup> unité et la suppression des examens PL de l'éventail des missions des IPCSR.

### 3. VOTE DE NOS MANDANTS

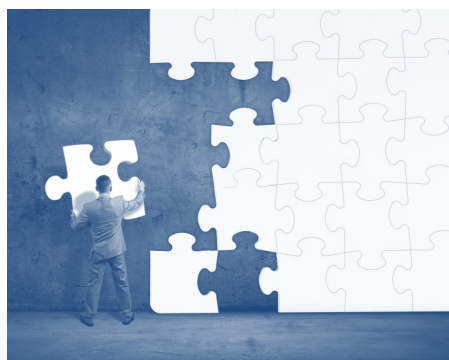
Lors des RIS de septembre 2014, le SNICA-FO a demandé à ses mandants s'ils souhaitaient lutter pour tenter de récupérer l'ETG, ou s'ils préféraient se **réapproprier les missions perdues sur la décennie précédente, en particulier le contrôle du système**. Plus de 80% des adhérents et sympathisants ont choisi la seconde version.

C'est ainsi que le ministre a inclus à ses « engagements » (énoncés lors de son discours à Nevers, le 4 septembre 2014, et au travers de différents courriers), le redéploiement des missions de contrôle, ainsi que l'amélioration du déroulement de carrière. Les belles paroles très alambiquées d'un ministre ne suffisant pas, la grève de septembre et les résultats des élections professionnelles sont venus enfoncer le clou, démontrant au ministre qu'une majorité d'agents attendait des suites concrètes à nos revendications. **Un cycle de réunions a donc été lancé.**

### 4. LOI MACRON

A peine ces réunions avaient-elles débutées, que le **sinistre projet Macron est entré en scène** et a compliqué les choses. Nous avons découvert dès novembre 2014, que ce projet de loi prévoyait la

## LES DOSSIERS QUI ONT ABOUTI



**A**vant d'aborder point par point les dossiers majeurs qui restent en souffrance, rappelons que depuis la décision politique de 2012 de transférer le permis de conduire au MI, le SNICA-FO a réussi à faire prendre en compte ses revendications sur des dossiers importants :

### Suite à la grève de décembre 2013 :

**Maintien de notre RIN ARTT, des textes spécifiques** sur les frais de déplacement et de la circulaire d'organisation de nos journées de travail **+ recrutement de 25 IPCSR.**

### Suite à la pression exercée par le SNICA-FO lors du transfert au MI :

**4 jours de congé supplémentaires** pour les IPCSR afin de compenser le dépassement du temps de travail, avec effet rétroactif (donc de 2010 à 2014 inclus, soit 20 jours au total à ce stade).

### Suite à la pression exercée par le SNICA-FO lors du GT Florence Gilbert :

**Pas de privatisation totale des examens du PC comme le revendiquaient les OP.** Gardons toujours en mémoire que le ministre a clairement fait référence à la crainte d'un conflit social majeur en cas de privatisation totale du système, lorsque le député Fromantin a présenté sa proposition de loi à l'Assemblée nationale. Il n'est donc pas abusif d'affirmer que ce n'est pas la conviction du service public qui a orienté les choix de ce gouvernement libéral, mais uniquement la peur du désordre !

### Suite à la persévérance du SNICA-FO depuis notre intégration au MI :

- ♦ **Ratios de promotions.** Obtenus pour trois ans par la grève d'octobre 2011, ils ont été maintenus au titre de 2015, ce qui a permis, en 4 ans, de faire passer plus de la moitié des IPCSR de 3ème classe en 2ème et plus de 50% des IPCSR de 2ème classe en 1ère.
- ♦ **Modification des procédures** moto et PL et **réduction du nombre d'unités** quotidien en moto.
- ♦ **Retour aux listes additives en CAP,** ce qui permet d'augmenter le nombre de mutations à chaque CAP.
- ♦ **Modification des épreuves des concours professionnels** avec, par exemple, la suppression de l'épreuve orale du concours 2ème classe dès la fin 2016. Nous avons, en outre, fait prendre en compte les spécificités de nos missions.
- ♦ **Prime exceptionnelle de 600 euros pour les DPCSR en 2013, 2014 et 2015**
- ♦ Arbitrage du MI sur la **dispense d'Assurance Complémentaire pour nos véhicules personnels** (en attendant les résultats de l'analyse juridique). Nous disposons donc à présent d'une note opposable aux services déconcentrés.
- ♦ **Retour à la répartition 75/25 des promotions par concours/tableau d'avancement** (ce dernier dépend trop de l'avis, forcément subjectif, de toute la chaîne hiérarchique). Le MI avait publié, sans même nous en informer, un arrêté qui prévoyait 2/3 de postes au concours et 1/3 au TA!

# MISE A DISPOSITION DES POSTIERS : Le combat du SNICA-FO

Notre organisation syndicale remet en cause la légalité du **décret du 29 octobre 2015**, découlant de l'article 28 de la loi Macron, qui permet aux agents publics et contractuels de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire.

Le **SNICA-FO** a emprunté la voie juridique pour combattre ce texte attentatoire aux principes premiers de la fonction publique. Compte tenu du précédent que créerait une telle disposition pour tous les fonctionnaires et de l'entaille qu'elle constitue pour le statut, la Fédération Générale des Fonctionnaires-**FO** est également partie prenante de cette action et apporte son soutien.

Suite au dépôt d'un référé « *mesures utiles* », le **SNICA-FO** a obtenu la convention de mise à disposition signée entre les DRH du ministère et de La Poste.



En plus de ce référé, notre avocate a exercé un « **recours pour excès de pouvoir** » devant le **Conseil d'État**, le 28 décembre 2015. Ce dernier devra donc se prononcer sur la légalité du décret litigieux. Son avis ne sera toutefois pas rendu avant une longue période (en général un an). Or, les « *postiers* » sont en capacité de délivrer des CEPC depuis le début du mois de mars. Et il serait préjudiciable aux usagers qu'une décision de justice tardive nous donne raison, car se poserait alors la question de la **validité des permis délivrés** suite aux avis rendus par des personnels juridiquement non habilités.

C'est pourquoi, nous avons à nouveau saisi le **juge des référés**, cette fois **pour faire suspendre l'application du décret**.

Au **SNICA-FO**, tous les leviers sont bons quand il s'agit de défendre l'avenir des IPCSR et des DPCSR et de combattre la politique destructrice du service public!

## Les trois cycles annuels de mobilité sur la sellette !



Dès réception de la circulaire régissant les principes de la mobilité des IPCSR et DPCSR, le **SNICA-FO** est intervenu auprès de la DRH afin que les **trois tours de CAP soient conservés**. En effet, ce document permettait de conclure que le cycle assurant traditionnellement une prise de poste au 1er juin ou au 1er juillet allait être supprimé! La méthode démontre de nouveau un irrespect flagrant pour la transparence, car nos sollicitations antérieures pour obtenir le calendrier des CAP sont restées vaines.

Consciente que ce sujet est sensible et dans un contexte où la perspective de la grève était déjà annoncée par le **SNICA-FO**, la **DRH nous a informé diligemment** (par mail du Sous-directeur des personnels dès réception de notre courrier et par courrier du directeur le 10 février) **que les 3 tours de CAP seraient finalement maintenus en 2016**. Selon elle, toute modification du nombre de cycles sera précédée d'une « *concertation* ». C'est bien sûr la réduction du nombre de tours qu'il faut entendre, l'Administration étant soucieuse de « *rentabiliser* » les CAP par un nombre optimal de mouvements.

**Mais pour le SNICA-FO, la logique comptable n'est pas de mise quand il s'agit d'étudier des demandes de mutation et de tout mettre en œuvre pour donner des suites favorables aux agents dans les meilleurs délais!**

Nous soulignerons qu'aucune précision n'est apportée sur les dates des autres commissions.

A ce stade, deux certitudes émergent:

- ⇒ l'intention réelle de la DRH consiste bien à remettre en cause l'acquis représenté par ces trois tours de CAP dès l'année prochaine, et ce alors même que le ministère n'a cessé de promettre un « *transfert à l'identique* ».
- ⇒ le **SNICA-FO** n'acceptera pas que les IPCSR et DPCSR perdent un tour de mobilité!

# REGIMES INDEMNITAIRES

Nos primes n'ont pas été revalorisées depuis plusieurs années. Le point d'indice est gelé depuis 2010. Et les cotisations retraite augmentent.

En conséquence, **notre pouvoir d'achat est en berne !**

Comme nous le verrons plus loin, le **RIFSEEP**, régime indemnitaire imposé aux IPCSR et aux DPCSR à compter de janvier 2016, changera la donne en matière de négociation collective.

**Nous avons toutefois une carte à jouer dans le cadre de la mobilisation de mars**, en outre nécessaire pour d'autres raisons.

Pour mémoire, le RIFSEEP est constitué de deux parties : l'IFSE et le CIA ([n'hésitez pas à relire les infos diffusées sur notre site](#)).

Le décret précise que l'IFSE peut être revalorisée... tous les 4 ans. Dans l'intervalle, elle ne le sera **que pour les agents qui verront leurs fonctions ou leurs missions évoluer**. C'est ce qui explique que les négociations collectives ne se justifieront plus aux yeux de l'Administration. C'est d'ailleurs une volonté politique. Il est en effet bien plus difficile à un agent, seul face à sa hiérarchie, d'obtenir une augmentation, d'autant plus si **réglementairement** elle doit correspondre à un changement de fonction/mission.

Pour ce qui est du CIA, il peut être versé, à hauteur **de 0 à 100%** d'un montant maximal défini. Cela signifie que son attribution et son montant seront laissés **au bon vouloir de l'Administration locale**. De plus, il n'est pas reconductible. Un agent qui parviendrait à se le faire attribuer une année donnée, ne le percevra **que cette année-là**. Pour en bénéficier de nouveau, il devra le renégocier. Et bien entendu dans le cadre d'une enveloppe budgétaire contrainte.

Par ailleurs, compte-tenu du passage en force opéré par la DRH en 2015, nous n'avons eu **aucune information sur les modalités choisies pour le RIFSEEP des IPCSR et celui des DPCSR**. Nous n'avons que l'arrêté paru au JO après le vote au CTM le 17 novembre 2015. Or, ce document définit les plafonds et seuils de l'IFSE et du CIA, mais n'apporte **aucune information concernant la répartition des agents dans les deux groupes de chaque corps**.

Les premières remontées de terrain sont d'ailleurs très inquiétantes car les IPCSR des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classes seraient tous dans le 2<sup>ème</sup> groupe.

Seuls les agents en 1<sup>ère</sup> classe appartiendraient au 1<sup>er</sup> groupe, soit environ 20% du corps. Inacceptable et contradictoire avec les maigres informations évoquées par la DRH, qui laissait entendre que la moitié du corps des IPCSR serait dans le premier groupe.

**Même souci pour les DPCSR** dont les seuls délégués principaux sont dans le 1<sup>er</sup> groupe.

S'il est important d'intégrer le plus possible d'inspecteurs et délégués dans les groupes 1, ce qui compte dans l'immédiat, c'est le **montant** que percevront les IPCSR et DPCSR. Autrement dit nous n'avons, pour l'instant, que faire des plafonds, car nous ne sommes pas à la veille de les atteindre. Nous avons donc du temps devant nous pour négocier leur revalorisation.

**Pour l'heure, ce qu'il faut obtenir c'est une revalorisation du montant perçu.**

**En résumé pour ce qui concerne l'indemnitaire, la revendication à porter dans le cadre du rapport de force que nous engagerons le 15 mars prochain est une augmentation significative et collective du montant de l'IFSE que toucheront les IPCSR et les DPCSR. Cette dernière aura des conséquences concrètes sur le reste de la carrière. Sur ce point il y a urgence, et, dans le contexte actuel, une telle revendication ne peut passer que par la grève.**

Le reste du dossier RIFSEEP (répartition des agents dans les différents groupes, montant des plafonds et des seuils de l'IFSE et du CIA) sera porté dans le cadre des réunions bilatérales que nous avons demandées au DRH dans [notre dernier courrier](#).



Bien sûr, l'ampleur de la grève sera déterminante pour peser sur les décisions de l'Administration lors de ces réunions.

# NOTRE INSTANCE SPECIFIQUE, le CCER

Le caractère très spécifique de nos missions et de nos conditions de travail, nécessite le maintien d'**une instance de dialogue propre aux IPCSR et DPCSR**.

Parmi les sujets incontournables à aborder dans le cadre du CCER, citons (liste non exhaustive) :

- ♦ **Le temps de travail des IPCSR et DPCSR.** Rappelons que ces dernières années, plusieurs « obligations » sont venues s'ajouter à l'existant, tant pour les IPCSR que pour les DPCSR.
- ♦ **La charge de travail** induite par le bilan de compétence et la 13ème UNITE.
- ♦ **La composition de nos journées de travail** en examen et en titres pro (journées identiques en titres pro alors que la configuration de ces examens ne le permet pas).
- ♦ **La durée des unités moto et PL**, insuffisante pour certaines catégories du permis.
- ♦ **L'indispensable cadrage des missions d'inspection** (composition des journées, conditions des déplacements pour les effectuer et tâches qui s'ensuivront), qui sont aujourd'hui lancées sans dispositions réglementaires protectrices pour les agents concernés.
- ♦ **La formation initiale et la formation continue des IPCSR et DPCSR**, domaines pour lesquels nous n'avons plus aucune information et aucun moyen de peser sur les décisions, en l'absence de ce CCER.

Afin de conserver une organisation nationale de toutes nos missions, de nos journées et de nos conditions de travail, afin de garantir l'application uniforme des textes comme le RIN-ARTT et sa circulaire d'application, **une instance nationale reconnue s'impose**.

Le **CCER**, instance formelle, permet en outre de tenir compte de la représentativité de chaque organisation syndicale issue des dernières élections professionnelles et assure donc le **respect du vote des IPCSR et des DPCSR**.

## \* IMPORTANT :

Ces **comités locaux de pilotage du SPERPC** (Service Public de l'Education Routière et du Permis de Conduire) constituent la **déclinaison départementale** d'une instance nationale : le **CSER** (Conseil Supérieur de l'Education Routière, ex-CSECAOP). Outre les représentants de l'Administration centrale et des collectivités territoriales, le CSER et le SPERPC local, sont composés :

- ♦ **des représentants des organisations patronales des auto-écoles,**
- ♦ **d'associations de consommateurs,**
- ♦ **ainsi que, pour le CSER :** de cinq personnes qualifiées désignées par le Ministre de l'Intérieur. Parmi ces dernières, nous trouvons la Secrétaire générale du SNICA-FO. Pour les SPERPC, les représentants de OS des IPCSR.

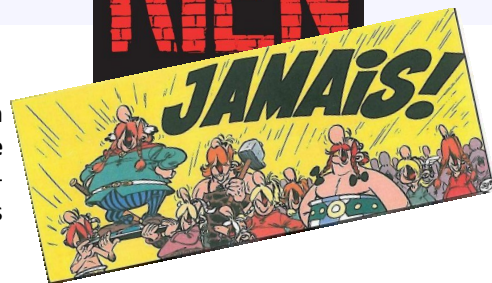
Le CSER est en charge de toute question relative à l'éducation routière, notamment l'apprentissage de la conduite, le permis de conduire et l'organisation des professions. Il peut présenter toutes propositions dans le domaine de l'éducation routière.

**Le SNICA-FO rejette vigoureusement et définitivement l'ingérence des auto-écoles dans les discussions liées aux conditions de travail des IPCSR et DPCSR. C'est pourquoi nous revendiquons avec constance le maintien du CCER. Et nous ne lâcherons pas !**

L'Administration voudrait supplanter ce lieu de dialogue social par des rencontres nationales informelles mais aussi par une déclinaison locale du CSER\* : les **comités de pilotage du SPERPC\***. Dans un cas comme dans l'autre, les dangers sont multiples.

- Pour les rencontres informelles au niveau central : **l'expérience nous démontre que ces réunions se résument à informer les organisations syndicales.** Nos positionnements et propositions y sont outrageusement ignorés. La dégradation significative des conditions de travail perçue depuis des mois n'est d'ailleurs pas étrangère à la disparition du CCER.
- Pour les comités locaux du SPERPC\*, qui ont été imposés dans un déni de concertation en janvier 2015 : le transfert de discussions qui relèvent du CCER dans de telles instances conduit progressivement à un éclatement de l'organisation nationale du service public de l'éducation routière. **Le risque est manifeste de voir se mettre en place des adaptations locales contraires au RIN-ARTT et à la circulaire du 25 mars 2003 modifiée.** En outre, alors que la configuration du CCER nous permet d'échanger en interne à l'Administration, les **comités du SPERPC laissent aux représentants des organisations patronales des auto-écoles notamment, la possibilité d'interférer dans des décisions qui regardent spécifiquement les IPCSR et DPCSR.**

C'est pourquoi, au fil de ces derniers mois, le SNICA-FO a revendiqué avec insistance le maintien du CCER, lors de diverses audiences et au travers de courriers envoyés à l'Administration (courriers des 29 janvier 2015, 19 mai 2015, 21 janvier 2016, courriel du 10 septembre 2015 au SG du MI).



# MISSIONS D'INSPECTION

## Leur caractère incontournable et l'urgence à les déployer :

Beaucoup trop restrictif, le projet de l'Administration traduit un manque flagrant d'ambition pour l'avenir des inspecteurs et délégués. En effet, l'action envisagée se concentre sur les CSSR, qui plus est au travers de contrôles dits « courts », (administratifs) et pour partie confiés à d'autres personnels (agents en charge des agréments).

En outre, le risque est grand de voir le nombre de contrôles dits « longs » (sur deux jours) se réduire comme peau de chagrin. Ces deux types de contrôles doivent pourtant coexister dans la mesure où ils portent sur des aspects différents des stages. Par ailleurs, seuls les contrôles « longs » imposent des compétences spécifiques. **Nos missions d'inspection ne sauraient se résumer à des contrôles administratifs. Elles doivent exiger une technicité et un savoir-faire suffisamment importants pour que les IPCSR et DPCSR ne soient pas remplacés au pied levé.** Sur le volet sanction, le MI affiche une volonté forte d'assainir ce secteur d'activité, alors qu'un laxisme certain sévissait jusqu'ici compte tenu du désintérêt des politiques pour ce sujet.

Pour le SNICA-FO, la majeure partie des missions d'inspection reste à conquérir, en particulier celles qui sont liées au suivi d'enseignement, dans toutes les catégories. Il est en effet de la responsabilité de l'Etat de s'assurer que l'enseignement dispensé est conforme au programme de formation.



Ces suivis d'enseignement obligatoires doivent donc être déconnectés du « dispositif qualité » évoqué par la loi Macron, contrôles effectués sur la base du volontariat (labellisation, ou certification). Il est important de souligner ce distinguo fondamental, car l'Administration se plaît à brouiller les cartes entre les deux notions. Cette confusion a un but précis : en laissant s'installer le « dispositif qualité » orchestré par les **organisations patronales qui souhaitent que les auto-écoles soient juges et parties**, l'Administration aura beau jeu de communiquer auprès des usagers en affirmant : « Voyez, le Gouvernement a œuvré pour l'amélioration de l'enseignement de la conduite ! ». Mais aussi de délaisser l'essentiel : les contrôles imposés par le code de la route, qui sont de la responsabilité des IPCSR et DPCSR, seuls personnels dont les statuts prévoient cette mission !

Il y a donc urgence à investir les suivis d'enseignement prévus réglementairement, avant que le déploiement de ces chartes qualité soit effectif. La DSCR affirme que les IPCSR et DPCSR seront des acteurs incontournables dans ce dispositif de labellisation. Mais nous en sommes au stade des promesses et les capacités d'intervention restent à démontrer au regard du projet qui se trame. Et rien ne garantit aujourd'hui que le principe de la certification ne l'emportera pas, ce qui exclurait de facto l'intervention de l'Etat, puisqu'il ne peut être assuré que par un organisme privé.

**La priorité, c'est donc bien la réactivation des suivis d'enseignement, selon des modalités actualisées.**

Certes, suite à notre inlassable persévérance sur le dossier, la DSCR commence à évoquer aujourd'hui les contrôles au sein des EECA, mais uniquement pour les formations de 7 heures (permis AM, B96...).

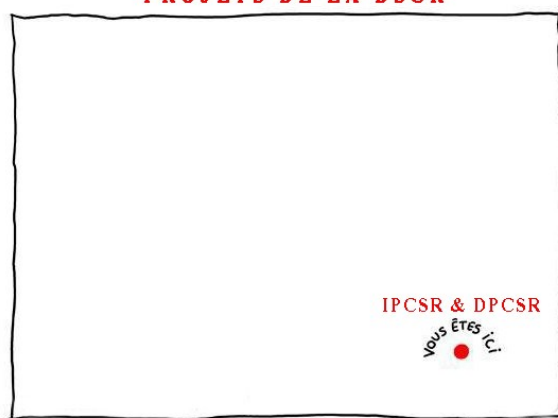
## Le projet évoqué est en outre insatisfaisant à plusieurs titres :

- ⇒ La zone géographique est limitée alors que la situation exige un déploiement sur tout le territoire (seuls 18 départements seraient concernés!)
- ⇒ Le déploiement de cette expérimentation (dont le devenir est par nature incertain, puisqu'il s'agit d'une expérimentation) est clairement conditionné à l'atteinte des 45 jours d'attente après un premier échec : **cette notion de délai doit totalement être déconnectée de la mise en œuvre des missions d'inspection.**
- ⇒ Enfin, l'éventail des formations est très limité, et délaisse l'essentiel : la formation à la catégorie B.

Nous continuons d'affirmer que les suivis d'enseignement sont indispensables pour l'avenir de notre filière : élargir le champ d'action des IPCSR et DPCSR, diversifier leurs tâches et développer leurs compétences. Ils sont également la base du cercle vertueux à engager dans le secteur de l'enseignement de la conduite. Mais, comme nous l'avons vu, **il y a urgence à obtenir des engagements sérieux sur ce chapitre.**

Le contrôle des centres ETG doit être également confié aux IPCSR et DPCSR, car nous avons tout intérêt à nous emparer de la part la plus large possible du dispositif d'inspection.

### PROJETS DE LA DSCR



## VERS UNE EVOLUTION STATUTAIRE DES 2 CORPS

**I**l est de la responsabilité d'un syndicat d'œuvrer pour que s'améliorent les conditions de travail de ses mandants, leur régime indemnitaire et également leur carrière. C'est pourquoi le congrès du SNICA-FO a inscrit dans ses trois dernières résolutions générales (document triennal qui recense les revendications de l'organisation), **l'évolution statutaire des deux corps**.

Pour les **IPCSR**, la revendication est la **requalification du corps en A**.

Pour les **DPCSR**, le SNICA-FO veut l'alignement de la grille sur celle des Attachés. C'est donc **la fusion des deux classes du principalat qui est inscrite au cahier de revendications du SNICA-FO**.

Côté **DPCSR**, nous demandons aussi **une augmentation substantielle du nombre de promotions au grade de délégué principal**.

Une information détaillée spécifique leur sera adressée par le secrétaire de la section encadrement.



**D**es promesses nous sont faites régulièrement depuis 2014 pour que des travaux soient conduits entre la direction des ressources humaines et les organisations syndicales représentatives. Le dossier est cependant resté au point mort. La fusion des deux classes du principalat, nous a été promise par la DRH le 14 septembre 2015, mais **les paroles n'ont pas été suivies d'effet**.

**N**ous devons nous montrer offensifs sur ce dossier et contraindre le ministère à s'engager sur la voie attendue. Ce n'est en effet évidemment pas un choix qu'il fera spontanément. A l'heure où de nombreux corps dans plusieurs ministères, y compris au MI (agents de préfectures), sont en discussion pour accéder à la catégorie supérieure (C en B et B en A), **il n'y a aucune raison que ce qui est possible pour certains soit impossible pour nous ! Charge à nous de rendre collectivement cette revalorisation des carrières enfin effective**.

## SITE DU SNICA-FO : AYEZ LE RÉFLEXE DE VOUS IDENTIFIER

Tous les IPCSR et DPCSR ont accès à « *l'espace membres* » qui comprend de très nombreux documents. Nos Adhérents, ainsi que nos délégués syndicaux, bénéficient d'informations supplémentaires. **Pour avoir accès à un plus grand nombre de ressources sur notre site internet, pensez à vous identifier.**

Les documents sont classés par **thèmes** (onglets du haut : actualités, carrières...), par **type d'infos** (en bas de la colonne de droite : brèves, communiqués, courriers...).



Vous pouvez également les retrouver en utilisant le **nuage de tags**, ainsi que le moteur de recherche.

Vos délégués syndicaux sont à votre disposition pour vous apporter toutes les précisions utiles.

**Bon surf à tous !**

## CADRAGE DES MISSIONS D'INSPECTION

### Une nécessité absolue

Il n'existe pas de texte qui encadre l'organisation des journées de travail des IPCSR pour les missions d'inspection. Des écrits dans ce domaine sont donc incontournables pour éviter les dérives sur le temps de travail et l'inégalité de traitement qui en découlerait. Il faut notamment définir le nombre de contrôles par demi-journées, les conditions des déplacements, etc.

Il a fallu des mois pour faire admettre à l'Administration que les contrôles étaient nécessaires (et les réunions pour les organiser aussi !), et il faudrait maintenant les démarrer sur les chapeaux de roues, sans même prendre le temps de les encadrer réglementairement !

Un avenant à la circulaire du 25 mars 2003 doit être rédigé avant leur déploiement.

## SEMINAIRE des DPCSR Janvier 2016

### Diaporamas de la DSCR-ERPC :

[lien vers le site internet](#)

La lecture des informations issues de ces séminaires montre notamment que, pour la DSCR-ERPC, l'assurance qualité et les missions d'inspection sont des dossiers clos. Le Délégué Interministériel ne nous a pourtant jamais fait part de son arbitrage, comme cela était prévu.

C'est aussi dans ces documents que la DSCR-ERPC a écrit que la Loi Macron permet la privatisation de tous les examens PL. Elle valide ainsi notre analyse ([Cf. publication de janvier 2015 sur notre site](#)).

Il n'est pas acceptable que l'Administration impose ses projets en balayant d'un revers de main les propositions de l'organisation majoritaire. Ce n'est pas notre conception du dialogue social !



**Cette attitude autoritaire et méprisante nous contraint à engager le rapport de force !**

## ASSURANCE QUALITE : LE DIKTAT DE LA DSCR

Alors que nous avons été force de propositions sur ce thème ([contribution d'octobre 2015](#)), la DSCR-ERPC a pris le parti d'ignorer nos propositions et aussi le rejet de son projet par les inspecteurs et délégués.

Quoique le Sous-directeur se défende d'avoir présenté le projet comme définitif lors du séminaire des DPCSR en janvier 2016, les diaporamas diffusés démentent cette affirmation !

Les IPCSR, mais aussi les DPCSR puisqu'ils sont statutairement habilités à faire passer des examens, seraient donc soumis à un contrôle annuel effectué par un IPCSR issu d'un pool de « référents » désigné par la DSCR.

Alors qu'ERPC nous affirme qu'une parfaite étanchéité serait assurée entre les contrôles annuels et ceux, quinquennaux, qui permettront le renouvellement des « accréditations », le bon sens nous permet d'en douter.

### Les problèmes soulevés par ce projet de la DSCR :

- \* Il vient télescoper le contrôle hiérarchique effectué par les DPCSR (quelle crédibilité pour l'un et l'autre s'il y a divergence entre le « coach » et le délégué ?). La directive européenne s'adresse à tous les pays membres, notamment à ceux qui ont recours à des sociétés privées pour l'examen du PC. En France, le contrôle hiérarchique assure déjà cette qualité définie par la directive. S'il est tout à fait possible d'envisager une amélioration de l'existant, le projet de la DSCR instaurerait en revanche un système aberrant et partiellement redondant.
- \* Il va à l'encontre du principe hiérarchique, notion fondamentale au sein de la fonction publique
- \* Il ne prévoit pas le volet « formation continue » inscrit dans la directive européenne, alors même que le contrôle quinquennal peut conclure à une insuffisance professionnelle et conduire au licenciement du fonctionnaire « défaillant ». Il est donc inadmissible que la DSCR-ERPC ne prévoit pas de développer conséquemment la formation continue, a fortiori quand on constate les conséquences potentielles de ce projet.



### C'est pourquoi le SNICA-FO revendique :

- ⇒ La fusion du contrôle hiérarchique et du contrôle annuel prévu par l'assurance qualité (effectué par les DPCSR pour les IPCSR et par les DPPCSR pour les DPCSR).
- ⇒ Qu'une formation continue digne de ce nom soit déployée et orchestrée nationalement (avec déclinaison au plan local) afin que tous les agents soient parés pour les contrôles quinquennaux effectués par les DPPCSR.

Paris, le 08 mars 2016

**Monsieur Bernard CAZENEUVE**  
Ministre de l'Intérieur  
**Madame Ségolène ROYAL**  
Ministre de l'Environnement

**Référence** : PM/TK/012/16

**Objet** : Préavis de grève

Monsieur le Ministre, Madame la Ministre,

Depuis juillet 2014, le ministère de l'intérieur déploie sa réforme du permis de conduire. La mesure phare, la privatisation de l'épreuve du code de la route, est en passe de se concrétiser. Cet examen, jusqu'à présent gratuit pour l'utilisateur, sera donc désormais facturé aux candidats.

En raison de leur profond attachement au service public des examens du permis de conduire, les IPCSR et DPCSR ont été extrêmement affectés par l'externalisation de certaines de leurs missions. Ils ont toutefois fait preuve d'un grand professionnalisme dans l'application des mesures, qui ont pourtant dégradé leurs conditions de travail.

En parallèle de cette réforme, et en écho aux revendications du SNICA-FO, syndicat majoritaire de la filière, Monsieur le ministre de l'intérieur s'est engagé, en septembre 2014 notamment, à revaloriser les carrières des inspecteurs et des délégués et à relancer les missions d'inspection.

Fortement déçus, les IPCSR et DPCSR constatent avec indignation que si la treizième unité, les mesures d'externalisation et le recours à des agents non-fonctionnaires ont été mis en place avec diligence, il n'en est pas de même des engagements qui concernent leur avenir.

En effet, les contrôles n'en sont qu'à leurs balbutiements et leur mise en œuvre est conditionnée à l'atteinte des 45 jours de délai d'attente à l'examen, alors que des centaines de places sont perdues chaque semaine, faute de candidats.

Sur le chapitre de l'assurance qualité, le projet de la sous-direction ERPC fait l'unanimité contre lui chez les inspecteurs et les délégués. La formation continue imposée par la directive européenne dans ce cadre, et également nécessaire pour le déploiement des contrôles, est quant à elle refusée.

Pour ce qui concerne la revalorisation des carrières, le dossier est toujours au point mort. En revanche, alors que les régimes indemnitaires n'ont pas été augmentés depuis des années, le RIFSEEP, qui gèlera le montant des primes perçues pour quatre années supplémentaires, est imposé de force aux IPCSR et aux DPCSR. Elaborées sans la moindre concertation, ses modalités de gestion s'annoncent en outre catastrophiques pour les deux corps.

# LE CAHIER DE REVENDICATIONS

Préavis envoyé aux ministres : suite

Après de multiples tentatives, depuis des mois, pour faire prendre en compte par la DSCR et la DRH les légitimes attentes de vos personnels dans le cadre d'un dialogue que nous souhaitons apaisé et constructif, le constat est irréfutable.

En conséquence, nous appelons l'ensemble des inspecteurs et délégués, fonctionnaires et contractuels, à cesser le travail à compter du 15 mars 2016.

Nous revendiquons :

- ♦ La revalorisation du montant des régimes indemnitaires des IPCSR, des DPCSR et des contractuels PNT-B de l'ex SNEPC.
- ♦ Un plan de requalification du corps des IPCSR en catégorie A et l'accès des PNT-B de l'ex SNEPC au RIN A.
- ♦ L'augmentation substantielle du ratio de promotion des délégués au grade de délégué principal et la fusion des deux classes du principalat.
- ♦ La formation des inspecteurs et délégués au suivi d'enseignement et le déploiement rapide de cette mission.
- ♦ Le maintien du CCER, seule instance dédiée aux IPCSR et DPCSR.
- ♦ La fusion du contrôle hiérarchique et du contrôle annuel des agents prévu par l'assurance qualité, telle que proposée dans notre contribution d'octobre 2015.

Je me tiens à votre disposition pour toute information complémentaire et vous prie de croire, Monsieur le Ministre, Madame la Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

*signé*

**Pascale MASET**  
Secrétaire générale

Copie : Monsieur Michel LALANDE, Préfet, Directeur de cabinet du ministre de l'intérieur  
Monsieur Denis ROBIN, Préfet, Secrétaire général du ministère de l'intérieur  
Monsieur Francis ROL-TANGUY, Secrétaire général du ministère de l'environnement

**SNICA  
FO**

**SNICA-FO**  
**VOS INTERETS  
POINT PAR POINT !**



# UNE SORTIE PAR LE HAUT !

Depuis 2006, l'Administration nous dépossède progressivement de nos missions pour nous « *recentrer sur notre cœur de métier : les examens* ». Ce choix a conduit l'Administration à abandonner les missions de contrôle et à confier aux auto-écoles le permis AM, le B96, la passerelle vers le A, etc.

Avec la réforme 2014, et la prétendue nécessité de produire davantage de places d'examens B, ce sont de nouvelles missions qui nous ont été confisquées. **Assurément, la DSCR avance tête baissée, sans se soucier des conséquences psycho-sociales chez les IPCSR et DPCSR.**

Parallèlement, nous l'avons vu au fil des pages précédentes, **rien n'est accordé aux inspecteurs et aux délégués, que ce soit sur leurs missions, leurs carrières ou leur pouvoir d'achat.**

En effet, en dépit de notre insistance et de nos contributions, les pseudo-concertations n'apportent pas d'éléments concrets suffisamment ambitieux et protecteurs. La revalorisation de nos primes, pourtant promise depuis 2012, est quant à elle toujours inexistante. Pire, le RIFSEEP, déployé pour les inspecteurs et les délégués sans la moindre concertation, prévoit pour au moins quatre ans le gel des montants servis (Cf. page 2).

**Pour le SNICA-FO, il n'est évidemment pas question de lâcher sur ces sujets cruciaux et le contexte actuel permet d'envisager une sortie par le haut, qui s'appuiera sur le rapport de force.**

En effet, le ministre ne peut ignorer les trous béants qui augmentent mois après mois dans nos plannings et **permettent une extension significative des missions de contrôles.**

En ce qui concerne les conditions de travail, suite à l'insistance du SNICA-FO, le SG du MI n'exclut plus d'aborder le sujet mais le conditionne à l'atteinte des 45 jours de délais d'attente, objectif de la réforme. Or nous savons que le ministre va annoncer la réussite de cette dernière dans les prochaines semaines. **Plus rien ne s'opposera donc à la mise en œuvre de ces travaux !** Mais nous devons obtenir l'engagement écrit qu'ils seront menés sans délai.

Pour ce qui est de la revalorisation de nos primes et de nos carrières, **les promesses ont été formulées par le ministre lui-même, elles doivent à présent aboutir.**

Les réformes en cours nous privent déjà de pans entiers de nos missions statutaires. **Il s'agit, pour le SNICA-FO, de redonner toute leur place aux IPCSR et DPCSR au sein du permis de conduire et de l'éducation et la sécurité routières.**

**La mobilisation doit à présent finir d'enfoncer les portes que nous sommes parvenus à entrouvrir.**

Aussi, la commission exécutive du SNICA-FO, réunie en février dernier, a voté à l'unanimité un appel à la **grève illimitée à compter du 15 mars 2016\***.

Un **rassemblement national** sera également organisé à **Paris le jeudi 17 mars\***. L'Administration redoute les « *opérations escargot* » des auto-écoles... mais elle craint aussi les mouvements sociaux et les manifestations de fonctionnaires. Nous n'allons pas nous laisser englober à plus ou moins grande vitesse, nous allons, tous ensemble, lui rappeler qu'elle ne peut pas composer sans les IPCSR et DPCSR !

**Seuls nous ne sommes rien face à l'Administration, c'est toujours par l'action collective que chacun défend ses intérêts particuliers.**

Nous vous invitons à organiser du covoiturage au départ de vos départements respectifs, pour rejoindre Paris le 17 mars. **De notre capacité à nous mobiliser de façon massive et visible** pour exprimer notre mécontentement et notre détermination à gagner, **dépendra la teneur de l'accord que nous obtiendrons.**

Le temps des courriers sans réponse, des discussions stériles et des promesses non tenues est révolu. Il est temps à présent de passer à l'action.

C'est un bras de fer que nous allons engager, et que nous devons gagner !

\*La Cgt et l'Unsa ont été informées de nos actions et du cahier de revendications dès le mercredi 2 mars, afin qu'elles aient le temps de décider de se joindre au mouvement si elles le souhaitent.

**L**e SNICA-FO ne le dira jamais assez: **augmenter l'éventail de nos missions, c'est assurer l'avenir du service public du permis de conduire, et celui des IPCSR et DPCSR.**

[Cet article d'Europe1 \(lien\)](#) mentionne que des évolutions sont en cours par rapport à la version initiale du CECUR (Continuum éducatif du citoyen usager de la route). Il faut donc en déduire que **les travaux continuent... derrière notre dos!**

Le 18 février pourtant, alors que nous questionnions la DSCR-ERPC sur l'état d'avancement du projet, il nous était affirmé que la réflexion ne pouvait s'inscrire que dans la durée, que les contraintes réglementaires étaient telles qu'il ne saurait être question d'évoquer ce pan de l'éducation routière avant de nombreux mois. Dans cet article de presse, c'est pourtant la fin de l'année qui est annoncée pour une expérimentation du processus. Cette dernière exige elle-même la rédaction de textes juridiques complexes en amont, puisqu'il y aura incidence sur les conditions de délivrance du permis de conduire. En d'autres termes, notre Administration avance encore masquée sur ce thème.

**C'est donc encore un flagrant délit de mensonge que nous dénonçons!**



**Les organisations professionnelles d'auto-écoles, de leur côté, sont bien informées** puisque le représentant des ECF, apparemment tout entier dévoué aux seuls intérêts pécuniaires de l'élève, évoque le "jeu vidéo" qui serait développé dans le cadre du CECUR. Il permettrait au futur conducteur de "focaliser sur un environnement" et de faire "une économie de huit heures (...) l'équivalent de 400 euros".

**Tartuferie ou abnégation totale face à la rentabilité commerciale ?**

La réponse se trouve sur [le site MOV'EO](#) qui indique que le réseau des ECF est l'un des trois partenaires de la start-up qui a mis au point ce jeu vidéo.

**A**u travers d'une contribution écrite sur le CECUR remise à l'Administration en septembre 2015, le SNICA-FO préconise que les rendez-vous en amont et en aval de la délivrance du permis de conduire soient effectués respectivement en classe de seconde et dans les GRETA, **donc gratuitement pour l'utilisateur.** C'est bien cette option qui aurait été retenue si les décisions politiques étaient prises dans l'intérêt de l'utilisateur... **Pour l'heure, nous continuons de revendiquer le rôle central des IPCSR et DPCSR dans le futur dispositif.**

Interrogeant la place actuelle de l'examen du permis de conduire dans le cursus de l'apprentissage, le développement du continuum éducatif, phénomène inéluctable, tout comme l'essor rapide des nouvelles technologies telles que la conduite et l'évaluation sur simulateur, doivent nous inciter à investir, avant qu'il ne soit trop tard, tous les aspects de l'éducation routière.

C'était d'ailleurs le sens précis du propos que nous avons tenu dès l'été 2014, alors même que nous avions une vision encore parcellaire des évolutions qui s'imposent à nous tous aujourd'hui, telle une évidence.

**Nous devons forcer le destin en nous imposant au cœur des discussions le plus rapidement possible. Au-delà de notre représentativité, notre capacité à infléchir le projet dans le sens qui sera le plus favorable aux IPCSR et DPCSR sera aussi liée à l'ampleur de la mobilisation à venir.**

**Faire grève à partir du 15 mars, c'est certes contribuer directement à faire aboutir les revendications urgentes, mais c'est aussi augmenter le poids du SNICA-FO dans le cadre des futures discussions sur d'autres missions, que nous devons conquérir avant que d'autres ne s'en emparent!**

## MON BAREME DE COTISATION

## MES COORDONNEES

IPCSR 1ère classe	Echelon	cotisation	RIN A Hors Catég	Echelon	cotisation
	11	256 €		11	356 €
	10	246 €		10	346 €
	9	236 €		9	337 €
	8	225 €		8	320 €
	7	214 €		7	302 €
	6	204 €		6	290 €
	5	195 €		5	270 €
	4	187 €		4	254 €
	3	180 €		3	240 €
	2	173 €		2	227 €
	1	166 €		1	212 €

NOM : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

@ Adresse mail : \_\_\_\_\_ @

Adresse Postale : (merci d'écrire lisiblement )

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

IPCSR 2ème classe	Echelon	cotisation	Délég Princip 1ère classe	Echelon	cotisation	Délég Princip 2ème classe	Echelon	cotisation
	13	234 €		4	356 €		6	306 €
	12	224 €		3	346 €		5	285 €
	11	213 €		2	332 €		4	269 €
	10	203 €		1	317 €		3	251 €
	9	193 €					2	235 €
	8	184 €					1	217 €
	7	178 €						
	6	171 €						
	5	164 €						
	4	158 €						
	3	155 €						
	2	151 €						
	1	149 €						



Pour le montant de la  
cotisation, se référer aux  
tableaux de gauche

\_\_\_\_\_ euros

Pour les agents à temps partiel,  
contacter votre délégué syndical  
local ou le bureau national du  
SNICA-FO

Fixe \_\_\_\_\_

tél Port : \_\_\_\_\_

Prof : \_\_\_\_\_

Département d'affectation : \_\_\_\_\_

Centre d'affectation : \_\_\_\_\_

fonctionnaire : ☐ B  
☐ A  
☐ A+ Classe/Cat: \_\_\_\_\_

contractuel : ☐ B Echelon : \_\_\_\_\_  
☐ A

☐ Tps Partiel : ..... %

☐ STAGIAIRE

☐ RETRAITE(E)

IPCSR 3ème classe	Echelon	cotisation	Délég/ RIN A 1ère cat	Echelon	cotisation
	13	221 €		12 RIN	300 €
	12	212 €		12	292 €
	11	202 €		11	285 €
	10	192 €		10	266 €
	9	182 €		9	248 €
	8	176 €		8	239 €
	7	169 €		7	226 €
	6	163 €		6	210 €
	5	157 €		5	196 €
	4	152 €		4	186 €
	3	151 €		3	177 €
	2	150 €		2	171 €
	1	148 €		1	159 €

**La cotisation annuelle est calculée en fonction du salaire  
et peut donner lieu à un avantage fiscal :**

Par exemple, un IPCSR 2ème classe 8ème échelon déclarant ses revenus au forfait et adhérent au SNICA-FO pour 184 euros en 2016 se verra attribuer en 2017 un crédit d'impôt de 66% de ce montant soit ici 121 euros.\*

Dans ce cas, le montant réel de la cotisation après impôt est de **63 euros**, soit  
**environ 5 euros par mois !**

\* Sous réserve du maintien des dispositions régies par le code général des impôts: article 199 quater C

### Informations complémentaires :

De manière à échelonner le versement de sa cotisation, il est possible de faire plusieurs chèques. Dans ce cas, indiquer au dos de chaque chèque le mois souhaité pour l'encaissement (le dernier devant être déposé avant la fin de l'année civile). Ils doivent néanmoins être datés du jour où ils sont rédigés et établis à l'ordre du SNICA-FO.

A défaut d'indication, les chèques seront déposés tous les mois suivants la date de réception, à raison d'un chèque par mois. Cette réception est conditionnée par les délais postaux.

Les dépôts en banque sont réalisés en première quinzaine de chaque mois.

La cotisation pour les agents à temps partiel est proratisée au temps de travail et arrondie à l'euro le plus proche.

La syndicalisation étant un acte individuel, il n'est pas établi de barème de couple.

**En cas de difficulté, changement de compte en banque dans le courant  
de l'année ou autre, n'hésitez pas à contacter le trésorier.**

Bulletin d'adhésion à remettre avec ma cotisation  
à mon délégué syndical ou au bureau national du SNICA-FO :

Contrac PNT B	Echelon	cotisation	stagiaire	65 €
	12	223 €	retraité	70 €

[snica.fo@gmail.com](mailto:snica.fo@gmail.com)

01.45.31.07.32



**SNICA-FO**  
46 rue des Petites Ecuries  
75010 Paris