

## PROPOSITIONS CONCRETES / RAPPORT DUMAS

25 février 2019

### POSSIBILITE POUR UN CANDIDAT DE RESERVER SEUL SA PLACE D'EXAMEN

Le SNICA-FO est :

- **POUR** une modification de la méthode actuelle d'attribution des places d'examen,
- **POUR** que ces places soient attribuées à un candidat de façon nominative,
- Mais **CONTRE** le fait que le candidat puisse se passer de l'aval de son formateur pour réserver sa place.

Proposition dite de « la demande conjointe ».

*La place attribuée au candidat ne peut être réservée que conjointement par le formateur et l'élève. Cette proposition est par ailleurs compatible avec la création d'un site internet dédié.*

Elle permet :

- que la place d'examen d'un candidat ne dépende plus des élèves qui le précèdent à l'auto-école comme c'est le cas actuellement (préconisation du rapport parlementaire)
- de conserver le filtre indispensable de l'enseignant et donc d'éviter une chute du taux de réussite prévisible si le candidat agit seul (les candidats ont une tendance « naturelle » à vouloir se présenter tôt - trop tôt - à l'épreuve). **« LE PERMIS LE MOINS LONG ET LE MOINS CHER C'EST CELUI QUE L'ON REUSSIT DU PREMIER COUP »**  
Si le taux de réussite baisse significativement, les journées seront d'autant plus pénibles pour les inspecteurs du permis de conduire (IPCSR), avec en outre, des risques d'agressions accrus (agression et échec à l'examen étant extrêmement liés).

Elle permet également de regrouper plusieurs candidats par véhicules écoles donc :

- d'éviter le déplacement aller-retour de 13 voitures (écoles ou de location) avec un seul candidat à bord : coût plus élevé, empreinte carbone supérieure, risque de pénuries de voitures écoles disponibles pour le candidat, désorganisation du fonctionnement des auto-écoles qui pourraient être convoquées plusieurs fois dans une même journée...
- de conserver des économies d'échelle dans le déroulement de la journée de travail des IPCSR : 13 candidats isolés, c'est 13 véhicules écoles à gérer sur les centres d'examen, multipliés par le nombre d'IPCSR (certains centres d'examen ne pourront pas absorber un tel nombre de véhicules avec des risques sur la sécurité du fait du stationnement le plus souvent en bord de chaussée) ; c'est 13 vérifications sommaires de l'état du véhicule ; 13 prises de contact et 13 prises de congés avec les 13 accompagnateurs ; 12 changements de véhicules quotidien (chronophages et générateurs de troubles musculo-squelettiques).
- en résumé, des cadences qui augmentent alors qu'à l'heure actuelle les IPCSR sont déjà soumis en un enchaînement de tâches qui ne leur permet pas des temps suffisants de relâche de l'attention.

## RENDRE LES EXAMENS PAYANTS : UNE IDEE CONTESTABLE

Objectif de cette mesure selon le rapport : faire en sorte que les candidats ne se représentent pas de façon « *compulsive* » comme on peut l'observer pour les examens du code de la route (ETG).

Cette mesure serait assortie d'une interdiction de réserver une nouvelle place d'examen avant 15 jours. Ce dernier point ne rencontre pas d'opposition de notre part.

*En revanche, le paiement de l'examen serait inefficace et apporterait son lot de conséquences négatives.*

Inefficace, car comme évoqué plus haut, c'est bien le rôle de filtre de l'enseignant qui doit assurer la représentation à l'examen et non un filtre par l'argent.

Inefficace également, car le filtre par l'argent existe déjà : le candidat qui doit repasser son examen a au minimum besoin d'une voiture école (et souvent d'un formateur qui l'accompagne de façon à lui prodiguer les conseils pédagogiques indispensables en cas d'échec).

Les conséquences négatives :

- La mesure irait à l'envers de l'un des objectifs affichés par le Président de la République : un permis moins cher.
- Elle serait assurément impopulaire, la question du pouvoir d'achat étant très sensible actuellement dans notre pays.
- Elle serait inégalitaire entre le candidat plutôt aisé et celui plus fragile financièrement (ce dernier pourrait même être considéré comme celui qui a le besoin le plus urgent de son permis de conduire pour trouver un emploi). Le filtre par l'argent n'aurait donc pas les mêmes conséquences pour tout le monde.
- Elle générerait des tensions supplémentaires sur les centres d'examen (voire des agressions) : le paiement du prochain examen après un échec étant souvent vécu comme une « *double-peine* » par les candidats (expérience des années 90 durant lesquelles la présentation à l'examen imposait l'achat d'un timbre fiscal de 250 francs).

## PROPOSITION CONCRETE POUR BAISSER LE COÛT DU PERMIS DE CONDUIRE

La généralisation de la conduite supervisée à tous les élèves qui n'ont pas opté pour l'AAC.

*La conduite supervisée peut être un outil efficace pour réduire le coût de la formation* (notamment après un échec), à condition de la rendre automatique et de supprimer la dernière condition (1000kms au minimum) [[Source : notre contribution sur le CECUR](#)]. L'autorisation de conduire avec des accompagnateurs serait conditionnée par la délivrance d'une attestation de fin de formation initiale à l'image de ce qui est fait pour l'AAC.

Ainsi un élève, avant son examen, pourrait prendre de l'expérience en conduisant gratuitement avec ses accompagnateurs, gagner en confiance et réduire ainsi son niveau de stress le jour de l'examen.

En cas d'échec, la poursuite de cette conduite accompagnée gratuite, en complément des cours de conduite indispensables pour corriger le (ou les) erreur(s) de l'examen, serait ainsi la meilleure préparation possible pour l'examen suivant.

## LES IPCSR NE DOIVENT PAS ETRE LES OUBLIES DE CETTE REFORME

Les conditions de travail des IPCSR sont devenues difficiles du fait des cadences imposées par le nombre de candidats quotidiens.

Ce que nous affirmons, c'est que les dépassements de temps de travail sont quotidiens, mais surtout que l'enchaînement de tâches qui leur sont confiées sur une journée d'examen, ne leur permet pas de ménager des temps suffisants de relâche de l'attention (or les IPCSR doivent intervenir plusieurs fois par jour en examen pour éviter des accidents).

Ces deux phénomènes entraînent un désenchantement profond des IPCSR sur le terrain par rapport à la haute importance qu'ils portent à la finalité de leurs missions.

L'appréciation de la situation étant divergente entre l'Administration et notre organisation syndicale, nous revendiquons qu'une étude soit diligentée et confiée à un organisme indépendant pour confirmer ou infirmer ce constat (chronométrage des journées de travail et conséquence sanitaire -fatigue etc.).

- Si le constat est infirmé, il n'y aura plus de sujet.
- Si le constat est confirmé ou en partie confirmé, il sera de la responsabilité de l'Etat employeur d'aménager de meilleures conditions de travail et des organisations syndicales de participer activement à la réflexion.

#### 2 pistes pourraient ainsi se dégager :

- la suppression de la 13<sup>ème</sup> unité quotidienne \*
- et/ou le toilettage de la procédure d'évaluation afin de rendre la journée de travail soutenable et donc d'augmenter encore la qualité de l'expertise.

*\*Le passage de 12 à 13 candidats par jour en 2014 a généré une augmentation de 8,5% du nombre de candidats examinés. En parallèle, sur la même période, le taux de réussite n'a cessé de décroître et dans les mêmes proportions... Le parallèle est troublant : le surplus d'examens ne conduirait qu'à un surplus d'échecs ?*