

# RAPPORT D'ACTIVITE



**2014 - 2018**



# **RAPPORT D'ACTIVITE**

## **2014 - 2018**

Ce rapport d'activité constitue **l'opportunité pour les IPCSR et les DPCSR** d'évaluer, en conscience et à la lumière d'éléments concrets et précis, le travail réalisé par le SNICA-FO au cours de la mandature écoulée.

L'idée de vous soumettre ce document est née des souvenirs du temps où nous étions sur le terrain, absorbés au quotidien par nos missions statutaires. La succession d'événements et la fréquence des communiqués qui en découlent ne favorisaient pas la mémorisation des dossiers.

Nous avons donc décidé de vous offrir la possibilité de mesurer le travail effectué et les résultats obtenus par notre organisation syndicale de 2014 à 2018.

**C'est aussi une façon de vous rendre compte des mandats que vous nous avez confiés !**





**Le SNICA-FO, mobilisé au quotidien pour l'avenir..... p. 6**

**I. Les conditions de travail : la priorité du SNICA-FO..... p. 7**

- a) *L'action du SNICA-FO pour lutter contre les agressions.*
- b) *La création d'une commission spéciale du CHSCT-M : une revendication phare.*
- c) *En l'absence de cette instance, le SNICA-FO continue d'avancer.*
- d) *Le thème récurrent du dépassement du temps de travail.*
- e) *Faire évoluer les procédures ou comment traiter le problème de la treizième unité.*
- f) *Applications informatiques défaillantes : le SNICA-FO sur le pied de guerre.*
- g) *Périodes de forte chaleur : une pénibilité accrue.*

**II. Les enjeux majeurs liés aux effectifs..... p.12**

- a) *Un suivi rigoureux réalisé par le SNICA-FO*
- b) *Décroisement des postes de sécurité routière et effectifs*
- c) *L'exigence d'une parfaite transparence*

**III. CAP : un combat permanent contre l'arbitraire..... p.14**

- a) *Le SNICA agit pour limiter les effets de la suppression d'un cycle de mobilité*
- b) *Le SNICA se bat pour le maintien des taux de promotion*
- c) *Le SNICA se bat pour le maintien de la filière «Permis de conduire et sécurité routière»*
- d) *La charte de gestion comme garde-fou*

**IV. Le pouvoir d'achat des IPCSR et DPCSR : un dossier incontournable..... p.16**

- a) *Le SNICA-FO utilise tous les leviers pour augmenter votre pouvoir d'achat*
- b) *Primes exceptionnelles de 600 euros pour les DPCSR*
- c) *Reliquat de fin de gestion versé fin 2016*
- d) *PPCR : de la poudre aux yeux*
- e) *NBI : le MI met 4 ans pour transposer les textes et refuse la rétroactivité*
- f) *L'évolution statutaire des deux corps*
- g) *Frais de déplacement et de mission*

**V. Assurance qualité : encore une victoire à porter au crédit du SNICA-FO..... p.19**

- a) *Le rejet de l'« audit » annuel*
- b) *Formation initiale et formation continue : des enjeux cruciaux*
- c) *La formation aux concours professionnels*

**VI. Une lutte sans merci contre la privatisation..... p.20**

- a) *La notion de « délais d'attente » est un outil de casse du service public*
- b) *Un attachement indéfectible aux missions d'examen*
- c) *Le SNICA-FO lanceur d'alerte dans le cadre d'Action publique 2022*
- d) *Face à la menace, l'union fait la force*

**VII. Le SNICA-FO et la réactivation de toutes les missions statutaires..... p.23**

- a) *De la fin de non-recevoir catégorique à la mise en œuvre des premiers contrôles*
- b) *Les formations de 7 heures démontrent toute la pertinence de l'examen*
- c) *Les IPCSR et DPCSR, acteurs centraux de la délivrance du label qualité*
- d) *Le contrôle des organismes agréés (OA)*
- e) *Et toujours les effectifs comme priorité...*

**Scruter, analyser, proposer, ne jamais baisser la garde ! ..... p.26**

## **Le SNICA-FO, mobilisé au quotidien pour l'avenir**

Celui qui agit dans l'urgence ne prend pas le temps de réfléchir pour prévoir l'avenir.

C'est la raison pour laquelle le SNICA-FO ne se laisse jamais porter par les événements et rejette toute forme d'opportunisme ou de falsification de la vérité : il regarde en avant, avec lucidité, pour anticiper, tout en gardant un œil dans le rétroviseur pour ne pas oublier le passé, toujours riche d'enseignements.

Depuis quelques années, alors que le service public est exposé à des attaques brutales de la part des gouvernements libéraux, l'actualité nous rappelle que les agents sont en proie à des maux multiples. Le malaise social est de plus en plus visible au fur et à mesure que les conditions de travail se dégradent, que l'avenir s'opacifie et que le pouvoir d'achat baisse.

En dépit des difficultés que rencontre toute la fonction publique, les IPCSR et DPCSR tiennent le cap avec une remarquable détermination que leur syndicat majoritaire cristallise. La responsabilité est lourde pour le SNICA-FO de se faire le porte-parole d'une filière qui a toujours su démontrer à l'Administration sa capacité à résister. Peu de corps peuvent s'enorgueillir d'un tel constat, tant le désastre est patent chez beaucoup d'autres.

En mettant elle-même sur le devant de la scène un sujet aussi essentiel que la diversification des tâches, pour ne citer qu'un exemple, notre organisation syndicale possède une longueur d'avance et contribue activement à faire bouger les lignes dans un sens favorable aux IPCSR et DPCSR.

Pour le SNICA-FO, l'action syndicale ne s'inscrit ni dans une logique d'accompagnement social, ni à l'inverse dans un refus aveugle de tout changement. Elle s'ancre dans une dynamique visant à l'amélioration du quotidien, tout en s'appuyant sur les piliers que représentent le statut général de la fonction publique et les statuts particuliers des IPCSR et DPCSR. Alors que ces derniers se trouvent comme tous les fonctionnaires au cœur de l'offensive libérale, notre quotidien se trouve irrigué par une réflexion et une analyse critiques du contexte global et sectoriel. C'est par ce travail exigeant que le SNICA-FO prend conscience des enjeux, formule des revendications pour garantir l'avenir de la filière, qu'il les porte et qu'il propose des actions véritablement efficaces pour les faire aboutir.

Les préoccupations majeures de notre organisation se concentrent également autour de deux fondamentaux que sont le pouvoir d'achat des IPCSR et DPCSR, ainsi que les conditions et organisation de leur travail.

Les pages qui suivent retracent de façon synthétique les principaux jalons du travail réalisé depuis 2014, date des précédentes élections professionnelles.

**Car pour le SNICA-FO, rendre compte, à ceux que nous représentons avec fierté, de l'action menée au cours de la mandature écoulée est un principe incontournable avant de les appeler à voter pour nous en décembre prochain.**

Bonne lecture à tous !

## **I. Les conditions de travail : la priorité du SNICA-FO !**

Les IPCSR et DPCSR sont exposés à des risques psychosociaux majeurs, vecteurs d'une souffrance au travail accrue. La réforme CAZENEUVE est de sinistre mémoire en faisant souffler notamment le vent de la privatisation de nos missions. La charge de travail induite par des procédures trop lourdes, la treizième unité, des tâches administratives de plus en plus nombreuses ou encore par des évolutions technologiques à répétition et insuffisamment préparées, constitue un facteur aggravant et impose à tout syndicat responsable de prendre à bras le corps le dossier.

### **a) L'action du SNICA-FO pour lutter contre les agressions.**

Avant d'évoquer la charge de travail, rappelons en premier lieu que la sécurité a toujours été un sujet de préoccupation majeur pour notre organisation syndicale. Obtenues par le seul SNICA-FO, l'ADR et son extension à toutes catégories consacrent un progrès historique en matière de sécurité au travail.

Hélas les agressions ne sont toutefois pas éradiquées. Leur nombre a même significativement augmenté suite à l'afflux de places découlant de la treizième unité et de la privatisation de l'ETG. Ce phénomène a en effet entraîné une baisse significative du niveau des candidats.

Pour limiter le risque, le SNICA-FO revendique vidéosurveillance et agent de sécurité sur les centres d'examen. Mais le MI conditionne la mise en œuvre de ces deux revendications aux conclusions des audits de sûreté diligentés par les DDT et que nos délégués syndicaux ont demandés systématiquement par courrier. En outre, la DSR préconise d'attendre qu'une agression soit commise avant de procéder à ces audits, ce qui est bien évidemment irresponsable.

Alors que nous exigeons une refonte de la note « agressions » pour guider les services déconcentrés, nous noterons que dans l'intervalle de sa publication, ce sont donc bien les documents élaborés par le seul SNICA-FO dans son kit « Que faire en cas d'agressions ? » qui étaient utilisés sur le terrain. Nos délégués syndicaux ont dû ainsi apporter leur soutien aux collègues victimes, les accompagner et les conseiller, notamment sur la notion d'accident de service, armés de nos seuls documents.

L'équipement de tous les points de départ constitue également de notre point de vue un facteur de prévention des agressions : sur 700 centres, 500 sont dépourvus de tout aménagement. En 2018, des centres équipés verront le jour mais l'ambition affichée est cependant nettement insuffisante.

Entre autres revendications du SNICA-FO ayant abouti sur ce thème, l'utilisation de la première image en ETG pour rappeler les sanctions encourues en cas d'agression d'un IPCSR informe utilement les usagers.

Suite à notre demande, une affiche agression, visible sur le site de la Sécurité Routière, a bien été créée le 20 novembre 2017. Pour le SNICA-FO, cette affiche doit cependant être visible sur chaque page d'information relative au permis de conduire.

De même, notre revendication d'une Charte de l'accompagnateur du candidat libre a abouti : théoriquement mise en œuvre depuis le 26 décembre dernier, elle est obligatoire en examen depuis le 15 janvier 2018. Nous revendiquons à présent qu'une charte du même type soit signée, lors de l'inscription par exemple, par tous les candidats.

Le 4 juillet 2018, la note DSR actualisée, qui récapitule les obligations des services déconcentrés en cas d'agression contre les IPCSR, est enfin parue. Cette note s'appuie largement sur la procédure que le SNICA-FO met systématiquement en œuvre sur le terrain, ce dont nous nous félicitons, même si certains points demeurent perfectibles. Nous déplorons en particulier que les DPCSR aient été « oubliés ».

Une agression commise en dehors du cadre des examens, au sein d'un BER par exemple, est donc exclue du champ de cette instruction. Cette aberration doit être corrigée.

Sur le chapitre des sanctions, il s'agit pour le SNICA-FO d'interdire à un candidat auteur d'une agression de repasser son examen pendant une période donnée, conformément à ce que nous revendiquons depuis mai 2017. Pour les faits plus graves, les sanctions judiciaires prendront bien-entendu le relais.

Le SNICA-FO se félicite d'avoir été entendu sur ce point crucial. La loi « d'orientation sur les mobilités » devrait intégrer cette mesure.

Si certaines de nos revendications ont été satisfaites, il n'en demeure pas moins urgent que la DSR agisse sur les éléments de prévention qui n'ont pas encore suffisamment été mis en œuvre : vidéo-surveillance, agent de sécurité, équipement de tous les points de départ etc. Les agressions se caractérisent par une escalade de la violence. En conséquence, le SNICA-FO rappelle le caractère incontournable des mesures dites "de dissuasion" et continuera à peser de toute sa représentativité pour contraindre l'Administration en ce sens.

### **b) La création d'une commission spéciale du CHSCT-M : une revendication phare.**

Alors que le CCER ne se réunit plus depuis plusieurs années malgré nos multiples relances, nous continuons d'affirmer que les travaux liés aux conditions de travail, tout comme les solutions qui devront en émerger, doivent passer par la création d'une instance spécifique aux IPCSR et DPCSR : une commission dédiée aux IPCSR et DPCSR au sein du CHSCT ministériel. Cette exigence est formulée inlassablement par notre organisation syndicale (dernièrement dans le cahier de revendications de la grève du 22 mars 2018). Le CHSCT Ministériel étant une instance, les décisions qui y sont prises sont entérinées par un procès-verbal qui contraint l'Administration à les mettre en œuvre sur tout le territoire. Une telle instance constitue donc un outil essentiel pour faire avancer les revendications relatives à l'amélioration des conditions de travail (procédures, centres d'examen, gestion des BER etc.). Le SNICA-FO persévèrera également sur ce dossier.

### **c) En l'absence de cette instance, le SNICA-FO continue d'avancer.**

Pour autant, en l'absence de cette instance et suite à la disparition du CCER dont nous exigeons le maintien dans le cadre du transfert au MI, le SNICA-FO continue bien entendu à utiliser tous les leviers du dialogue social pour améliorer les conditions de travail des IPCSR et DPCSR. Lors du dernier congrès de notre organisation syndicale en février 2017, qui est venu fixer la feuille de route pour les trois années suivantes, il a été décidé de faire des questions de santé, sécurité, pénibilité et conditions de travail un axe revendicatif prioritaire du mandat à venir. Les délégués syndicaux ont incité le secrétariat général à poursuivre les travaux qu'il a débutés en ce sens, ce qui montre le suivi scrupuleux des dossiers dans la durée.



#### **d) Le thème récurrent du dépassement du temps de travail.**

Sur le respect du temps de travail par exemple, l'aboutissement de la revendication passe par un travail de longue haleine, constitué de plusieurs étapes.

Le départ du DISR Lopez a servi de prétexte à l'Administration pour revenir sur l'engagement d'un chronométrage des tâches effectuées par les IPCSR, ce procédé ayant été utilisé à la demande du SNICA-FO en 2009/2010, contre l'avis des deux autres syndicats. Cette revendication demeure d'ailleurs d'actualité, car la mise en œuvre d'APEP ne constitue pas une réponse satisfaisante contrairement à ce que soutient l'Administration.

Pour mémoire, ce chronométrage a abouti à l'octroi de 4 jours de congé supplémentaires par an pendant 5 ans. Face à ce revirement du MI, lors de l'audience du 09 juillet 2015 obtenue auprès du secrétaire général du ministère, le SNICA-FO a souligné qu'au-delà des conséquences sur les conditions de travail des agents et sur l'accueil des candidats, la France ne respectait pas les obligations fixées par la directive européenne sur le permis de conduire. En effet, en imposant des unités d'une durée de 32 minutes (ou même de 35), l'Administration ne donne pas les moyens aux IPCSR d'effectuer la durée minimale de conduite imposée par la directive (25 mn). Par conséquent, elle s'expose tous les jours un peu plus à des recours de la part des candidats ajournés.

Pour les DPCSR, nous revendiquons également que soit enfin défini le périmètre précis de leurs missions, car une prime exceptionnelle de 600 euros (reconduite jusqu'en 2015 et obtenue suite à la grève de janvier 2013 initiée par le SNICA-FO) n'améliore pas pour autant les conditions de travail de l'encadrement.

L'Administration s'enfermant dans son mutisme habituel, il convenait d'utiliser un autre levier pour faire avancer le dossier. Ainsi, en décembre 2016, en proposant une contribution sur les procédures d'évaluation et les tâches administratives, nous poursuivons nos objectifs d'amélioration des conditions de travail des agents et le respect du temps de travail réglementaire.

#### **e) Faire évoluer les procédures ou comment traiter le problème de la 13<sup>ème</sup> unité.**

Les procédures en vigueur nécessitent l'évaluation systématique de 14 items pour chaque candidat en permis B. Alors que la durée officielle de l'épreuve a été établie à 32 minutes, l'ajout d'une 13<sup>ème</sup> unité n'a fait qu'amplifier le dépassement effectif du temps de travail, sa cadence étant en outre supérieure. Notons que le SNICA-FO est le seul syndicat à dénoncer les conséquences de cette 13<sup>ème</sup> unité.

Alors que notre contribution sur la procédure date de décembre 2016 et que nous avons défendu chacune de ces propositions lors d'une audience en juillet 2017, le sous-directeur ERPC s'est engagé à dépêcher les DPCSR de la cellule d'audit quinquennal pour évaluer les propositions susceptibles d'être mises en œuvre « sans modifier la procédure en profondeur ». En juillet 2018, la DSR réagit enfin par courrier en lâchant quelques bribes : une présentation plus synthétique de l'épreuve pratique ; un test de la vue qui n'est plus systématique, proposition déjà actée via le guide APEP du 29 novembre dernier ; une expérimentation du départ à deux candidats qui ne préjuge toutefois en rien de la décision qui sera retenue à l'issue de ce test. Au regard de ces résultats notoirement insuffisants, nous continuerons sans relâche à maintenir la pression sur ce thème pour arracher des résultats significatifs.

En parallèle de ces quelques mesures lâchées au bout de 19 mois, on notera que la DSR se montre très prompte à lancer une expérimentation de l'IPCSR à l'arrière en B, sans même en avoir discuté avec les organisations syndicales. Le même autoritarisme sévit sur le sujet de l'IPCSR à moto.

Indigné, le SNICA-FO a écrit au Secrétaire général du MI, le préfet Denis Robin, dès le mois d'août 2018, pour exiger un groupe de travail explorant l'ensemble des pistes susceptibles d'améliorer significativement les conditions d'exercice des missions des IPCSR et des DPCSR.

L'objectif consiste bien entendu à ce que les organisations syndicales représentatives défendent le positionnement de leurs mandants sur chaque thème abordé. Pour le SNICA-FO, le placement de l'IPCSR à l'arrière en B et à moto en A font partie des sujets essentiels pour lesquels il convient de tenir compte des avis du terrain. C'est la raison pour laquelle nous avons organisé une grande consultation, afin de détenir un mandat clair sur ces deux thèmes.

En l'absence de réponse à notre courrier du mois d'août, FO interpellait lors du Comité technique ministériel (CTM) du 25 septembre le Secrétaire général du ministère. Ce haut fonctionnaire a alors pris l'engagement de contacter le DISR afin que ce dernier respecte les usages en matière de dialogue social, conformément à notre revendication. Denis Robin nous confirmait deux jours plus tard à Beauvau que la consigne avait été passée dès la sortie du CTM. En outre, lors de la présentation du budget 2019, le ministre de l'Intérieur en personne rappelait, suite à notre intervention sur les méthodes inacceptables de la DSR, toute l'importance du dialogue social.

C'est ainsi qu'il aura fallu agir pour que la DSR revoie sa copie au lendemain du CTM, et qu'elle nous convie à une réunion avec le DISR (qui aura lieu le 7 novembre prochain, soit après l'impression de ce document).

## **f) Applications informatiques défectueuses : le SNICA-FO sur le pied de guerre.**

Déployée dans la précipitation et sans l'expérimentation suffisante à l'instar de la première version, et ce malgré nos alertes, APEP-2 a été mise en œuvre à la fin de l'année 2016. Comme prévu par notre organisation syndicale, les dysfonctionnements ont surgi massivement. Et comme toujours, en bout de chaîne, les IPCSR et DPCSR sont les premières victimes de cette pagaille !

Le SNICA-FO a donc très régulièrement fait état des soucis rencontrés pour contraindre la DSR à les résoudre le plus rapidement possible. Suite à la mise en service de la version 1.2.4 d'APEP fin 2017, la DSR a diffusé un document intitulé : "APEP Android - Guide de passage des épreuves". C'est ainsi qu'ont été validées trois revendications du SNICA-FO : la disparition du dossier 02 papier, la réduction du nombre de vérifications administratives, la possibilité d'annuler un CEPC si l'IPCSR s'aperçoit d'une erreur.

D'une façon générale, force est de constater que les IPCSR et DPCSR subissent de plein fouet, au quotidien, sur le terrain, dans les BER, comme sur leur temps personnel, les conséquences de l'incompétence de l'Administration. Les DPCSR sont ainsi très régulièrement contraints de prendre en charge des tablettes inutilisables sur le terrain pour les faire dépanner par les services informatiques, quand ils ne le font pas eux-mêmes. En ce qui concerne l'ANTS et PGA, les DPCSR en charge d'un « guichet unique » sont confrontés là aussi à des applications non abouties. En outre, depuis novembre 2017, dans le cadre de PPNG, les guichets permis de conduire des Préfectures sont fermés. Les DPCSR et les agents des BER doivent faire face à ce public excédé et parfois difficile à contenir.

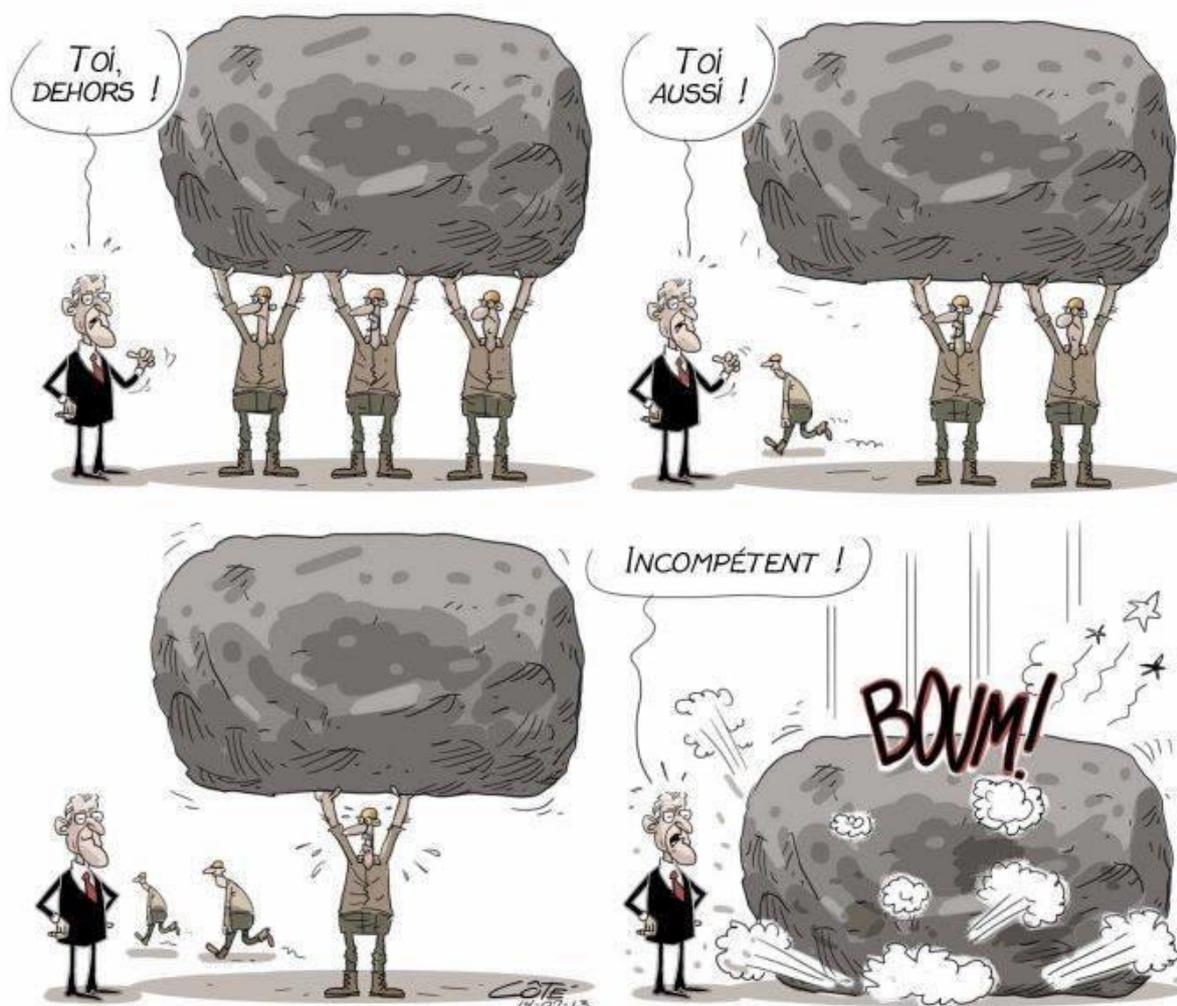
Face à ce constat, le SNICA-FO revendique un audit des applications métier de l'éducation routière et la mise en place d'un chantier de mise à niveau, l'affectation dans les BER d'un DPCSR par tranche de 10 agents encadrés, l'affectation d'au moins un DPPCSR par région, la mise en place dans chaque BER d'un pôle administratif doté d'un secrétariat, d'un accueil (professionnels, usagers) et d'un bureau en charge de la comptabilité ainsi que la cotation de tous les postes de DPCSR à la NBI.

### g) Périodes de forte chaleur : une pénibilité accrue.

Les IPCSR effectuant nombre de missions en extérieur sont amenés à subir très directement les conséquences des intempéries, du froid mais également des fortes chaleurs. En outre, pour l'examen de la catégorie B, l'usage du climatiseur se révèle peu adapté compte tenu du séquençage de la journée de travail.

Le SNICA-FO rappelle que des mesures de protection de la part de l'employeur s'imposent réglementairement afin de limiter les risques sur la santé des personnels.

C'est pourquoi, en ces circonstances particulières, notre organisation syndicale revendique une programmation des examens Moto et Poids-lourd uniquement le matin, assortie d'une diminution du nombre d'unités pour toutes les catégories afin d'augmenter les temps de pause et s'hydrater. De même, l'équipement en fontaines à eau sur les centres aménagés doit être systématique. Pour les centres non équipés, une distribution de bouteilles d'eau et de bouteilles isothermes pour tous les IPCSR doit être prévue. Alors que nous appuyons ces revendications au niveau national, les représentants locaux du SNICA-FO veillent dans chaque département, via les CHSCT notamment, à définir les actions les plus adaptées pour prévenir et limiter les effets sanitaires de la chaleur.



## **II. Les enjeux majeurs liés aux effectifs**

Ce dossier est également suivi très scrupuleusement et dans la durée par le SNICA-FO.

En effet, toute baisse des effectifs a des conséquences néfastes pour la filière. Elle entraîne des dysfonctionnements qui servent de prétexte à la privatisation de missions de service public. Elle incite par ailleurs l'Administration à prendre des mesures visant à augmenter la productivité (13<sup>ème</sup> unité, culture de la performance qui se traduit par une rémunération de plus en plus individualisée). Elle nuit enfin à la diversification des missions statutaires dont nous revendiquons le déploiement depuis septembre 2014. Les enjeux sont par conséquent majeurs.

### **a) Un suivi rigoureux réalisé par le SNICA-FO**

Pour mémoire, entre 2014 et 2017, grâce à l'action du SNICA-FO et à la mobilisation des IPCSR et DPCSR, les effectifs ont été maintenus, ce qui est notable dans un contexte de politique d'austérité. Le protocole de sortie de grève du 10 décembre 2013 avait en effet assuré le recrutement de 25 IPCSR en 2014, alors que le PLF (projet de loi de finances) prévoyait une baisse de 35 ETP. C'est dans le sillage du conflit social de décembre 2013 et suite à nos relances insistantes, que nous obtenons les engagements successifs des ministres de l'Intérieur Valls et Cazeneuve pour combler les postes vacants et conserver tous les effectifs sur le triennal 2014/2017.

Mais depuis, en actant la suppression de 15 postes d'IPCSR, le PLF 2018 marque un tournant préjudiciable. Pour affiner le bilan, il convient également de prendre en compte les 11 postiers de droit privé dont le contrat n'a pas été renouvelé et les 14 IPCSR qui ont obtenu un poste décroisé de sécurité routière. Ainsi, sur la seule année 2018, ce ne sont pas moins de 40 ETP qui ne font plus d'exams ! Alors que la privatisation de l'ETG devait permettre de « reporter 65 ETP sur les examens pratiques », 4 ans après, le MI en écarte plus de la moitié.

La réalité ayant été percée à jour par le SNICA-FO grâce à sa vigilance, nous avons saisi le ministre de l'Intérieur le 19 juin 2018 afin de lui faire part de l'ensemble des risques induits par cette baisse des effectifs. Nous y revendiquons en outre que soient a minima compensés tous les postes perdus en 2018, par un recrutement proportionnel d'IPCSR au PLF. Il en va de la qualité et de l'efficacité du service public. Nous relançons le ministre sur ce thème le 27 septembre dernier lors de la présentation du PLF à Beauvau.

L'insuffisance des effectifs expose d'une façon générale les agents à une surcharge de travail, vectrice de RPS (risques psychosociaux). Les DPCSR ne le savent que trop bien, tant ils sont confrontés à des difficultés consécutives à l'insuffisance de recrutement. Pour le SNICA-FO, le recrutement de DPCSR doit correspondre aux besoins réels : des DPCSR supplémentaires doivent être affectés en urgence dans les départements à fort effectif.

### **b) Décroisement des postes de sécurité routière et effectifs**

Le SNICA-FO a découvert le mercredi 13 septembre 2017 que les postes de sécurité routière issus du décroisement entre le ministère de l'écologie (MTES) et le Ministère de l'Intérieur étaient publiés sur les listes mobilité des IPCSR et DPCSR.

Que des IPCSR et DPCSR se voient proposer de tels postes participe à la satisfaction de l'une de nos revendications phare, portée depuis septembre 2014 : récupérer nos missions statutaires de contrôles et de sécurité routière (voir à ce sujet la [contribution du SNICA-FO](#)).

Nous dénonçons cependant l'absence totale d'anticipation et de concertation de la part du ministère sur ce thème.

Mais surtout, combler ces postes par des ETP d'IPCSR et DPCSR se révèle extrêmement dangereux pour nos corps. En effet, comme rappelé ci-dessus, la survie de notre filière est toujours intimement liée au maintien des effectifs.

Ainsi, proposer ces postes aux IPCSR et DPCSR, sans avoir pris la précaution de recruter en amont pour compenser ces départs, est suicidaire. C'est la raison pour laquelle le SNICA-FO a boycotté la CAP du 14 septembre 2017 pour exprimer son indignation face aux représentants de la DRH et de la DSR. La sous-direction ERPC partage d'ailleurs nos inquiétudes et notre analyse sur ce point.

Après deux ans de discussions entre l'Administration et le SNICA-FO sur l'amélioration des conditions de travail et plus de trois ans d'échanges sur les missions de contrôles et de sécurité routière, tout ne peut pas être balayé par une décision irréfléchie de la DRH.

Dans le courrier envoyé au ministre de l'Intérieur le 19 juin 2018, nous rappelons notre positionnement sur le dossier des postes de sécurité routière ayant fait l'objet d'un décroisement avec le MTES : les IPCSR et DPCSR ont toute vocation à les pourvoir au regard de leurs compétences spécifiques, mais en parallèle leur compensation par des ETP d'examineurs du permis de conduire fonctionnaires s'impose!

### **c) L'exigence d'une parfaite transparence**

Un suivi rigoureux et transparent, via des outils méthodologiques fournis par la DRH, est en outre nécessaire pour observer l'évolution des effectifs d' « examinateurs » suite au départ d'IPCSR et DPCSR vers ces postes « décroisés ».

Cette revendication de transparence sur les effectifs d'une manière générale est d'ailleurs une exigence récurrente du SNICA-FO. Depuis plusieurs années, nous affirmons qu'il est indispensable de disposer d'un récapitulatif des effectifs cibles et réels, ainsi que des critères de répartition de ces ETP sur le territoire, pour assurer ce suivi indispensable. Alors que le DISR J-R Lopez s'était engagé en 2014 à transmettre ces éléments, la passivité de l'Administration nous a incités à réitérer notre demande lors de l'audience du 08 juin 2016, obtenue auprès du Secrétaire général du MI, mais aussi par courrier le 16 juin de la même année auprès de la DCSR et le 29 août auprès du Ministre.

Il est à noter que notre ancien ministère de tutelle nous fournissait ces informations. Notre demande a été partiellement entendue à force de persévérance puisque nous disposons désormais, dans les documents fournis lors des CAP, des effectifs cibles et réels par région. Nous restons toutefois dans l'attente des éléments relatifs aux critères de répartition, qui semblent étonnamment mystérieux.



### III. CAP : un combat permanent contre l'arbitraire

Une connaissance précise des situations individuelles alliée à une grande expérience du fonctionnement des CAP permet au SNICA-FO de défendre au mieux les dossiers évoqués dans le cadre des mutations. Pour autant, la décision ultime revient toujours à l'Administration, ce qui rendrait malhonnête de promettre tout et n'importe quoi en amont des instances. Vous pouvez en revanche compter sur notre combativité pour mettre en avant les agents confrontés à des situations personnelles complexes, indépendamment de tout copinage. Sur le chapitre des promotions, le SNICA-FO fait systématiquement valoir les critères d'ancienneté (corps, grade et fonction publique) ainsi que l'âge. Nous refusons d'entrer dans le débat lié à la qualité du travail car il est nécessairement subjectif, et nous rejetons toute cogestion. Tout agent proposé est en effet par définition « méritant » !

#### a) Le SNICA agit pour limiter les effets de la suppression d'un cycle de mobilité.

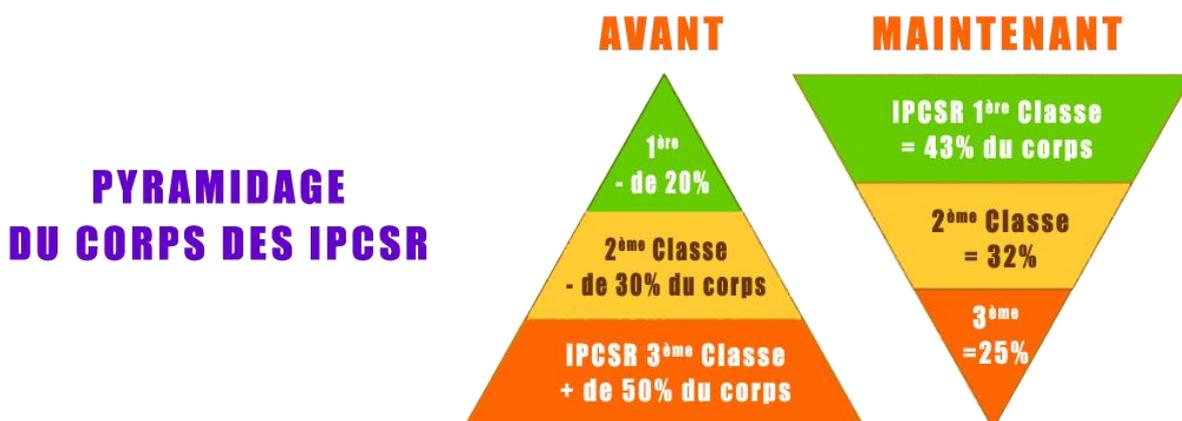
La DRH du MI a décidé en novembre 2016 de limiter à deux cycles annuels les mouvements de mutations au prétexte d'une harmonisation interministérielle. Seule la réduction des coûts liés aux instances dicte ce choix. Pour maintenir un nombre équivalent de mouvements sur une année, le SNICA-FO a revendiqué et obtenu des adaptations : les postes susceptibles d'être vacants sont désormais publiés en temps réel, dès lors qu'un agent émet un vœu de mobilité. Lorsque des difficultés techniques interviennent, nous nous montrons toujours prompts à intervenir auprès de la DRH pour optimiser ce système. Nous avons par exemple obtenu en mars 2018, suite à notre demande, le prolongement de la durée de la période de publication des postes dans le cadre du cycle de mobilité des IPCSR et des DPCSR.

#### b) Le SNICA se bat pour le maintien des taux de promotion

A l'issue de la grève d'octobre 2011, le SNICA-FO obtenait l'augmentation des taux de promotion des IPCSR, ce qui a notamment permis à plus de 50% des IPCSR de 3ème classe de passer en 2ème classe entre 2012 et 2015. De même, durant la même période, 388 IPCSR sont passés de la 2ème à la 1ère classe, ce qui représente une augmentation de plus de 10% par rapport aux anciens taux.

Le SNICA-FO continue de revendiquer le maintien de ces taux. Pour 2015, nous avons obtenu satisfaction. Pour le triennal 2016 /2018, si nous avons essuyé un refus, nous avons toutefois réussi à conserver des taux très supérieurs à ceux appliqués à la plupart des autres corps de catégorie B.

Par ailleurs, la DRH projetait d'augmenter la part des promotions « à la tête du client » (66%-33% au lieu de 75%-25%), ce qui renforce le pouvoir arbitraire de l'Administration. Suite à son intervention, le SNICA-FO a fait rétablir la répartition négociée au moment de notre intégration au MI : 75% au concours et 25% au tableau d'avancement.



### **c) Le SNICA se bat pour le maintien de la filière « Permis de conduire et sécurité routière »**

Pour le SNICA-FO, l'encadrement des BER doit être assuré par les seuls DPCSR. Exit les emplois fonctionnels de conseiller d'administration et d'attachés pour assurer ces missions d'encadrement ! Pour les mêmes raisons, le SNICA-FO combat tout projet de fusions de corps, tant en ce qui concerne les IPCSR que les DPCSR. C'est pourquoi nous nous félicitons d'avoir fait retirer de la Charte de gestion publiée en juillet 2016, une disposition visant à positionner des conseillers d'administration sur les postes de DPCSR.

Le recrutement conséquent de DPCSR, tel que nous le revendiquons avec constance lors des audiences et dans nos courriers liés aux effectifs, participe de la défense de cette notion de filière. L'efficacité du service public en dépend, ainsi que les possibilités d'évolution de carrière des IPCSR.

### **d) La charte de gestion comme garde-fou**

En 2010, le SNICA-FO obtenait du MEDDE une charte de gestion fixant les grands principes liés au fonctionnement des CAP, opposable aux services déconcentrés tentés par des décisions abusives ou arbitraires. Nous en revendiquons donc le maintien lors de notre intégration au MI. Ce fut chose faite en juillet 2016. Rédigée par l'Administration, et même si elle reprend certains de nos positionnements, elle contient néanmoins des dispositions que nous n'avons pas pu faire supprimer mais que nous dénonçons.

Du côté des éléments ayant abouti, le SNICA-FO a fait inscrire qu'une fois la période minimale d'occupation du poste écoulée, un avis défavorable ne pourra être formulé au motif d'une ancienneté insuffisante. En outre, conformément à notre revendication, un avis défavorable pour une mobilité devra obligatoirement être motivé mais aussi communiqué par le service à l'agent qui le demande. Nous avons réussi à faire intégrer que l'absence d'une ou plusieurs qualifications professionnelles n'interfère pas dans l'avis rendu par le service d'accueil, ni sur le rang de classement. En outre, certains services justifiaient un avis défavorable par le fait que « l'agent candidat » ne s'était pas déplacé pour rencontrer le service d'accueil. Nous avons donc fait acter qu'à défaut d'une rencontre, un entretien téléphonique conviendrait.

Sur le chapitre des promotions, nous avons exigé que l'ancienneté soit officiellement considérée comme un critère devant être pris en compte. Pour la préparation aux concours professionnels d'IPCSR et DPCSR, le SNICA-FO a pu faire intégrer à la charte que des préparations soient proposées par l'Administration et qu'elles soient accordées de droit à tous les agents qui en font la demande.



## **IV. Le pouvoir d'achat des IPCSR et DPCSR : un dossier incontournable**

La rémunération des fonctionnaires se heurte depuis des années aux politiques d'austérité, le point d'indice étant de nouveau gelé en 2018 et 2019. Malgré ce contexte très défavorable, les avancées obtenues par le SNICA-FO en matière de rémunération sont significatives.

### **a) Le SNICA-FO utilise tous les leviers pour augmenter votre pouvoir d'achat**

Les IPCSR ont été intégrés dans le NES sans fusion de corps et avec une augmentation importante des taux de promotion suite au combat du SNICA-FO. Ainsi, 868 IPCSR sont passés au grade supérieur entre 2012 et 2016. Leur rémunération a bien entendu progressé en conséquence.

Par ailleurs, le SNICA-FO revendique inlassablement l'augmentation du régime indemnitaire des IPCSR et DPCSR. En septembre 2014, la DRH nous affirme que l'évolution de ce dernier est conditionnée à l'adhésion à un nouveau dispositif, le RIFSEEP, ce qui s'apparente clairement à du chantage. Or, pour FO, ce système constitue une grave atteinte au statut de la fonction publique en déconnectant le grade du régime indemnitaire. Notons qu'il empêche, désormais, toute revalorisation collective de notre prime !

Alors qu'il est possible d'y déroger (voir notre [courrier du 15 octobre 2015](#)), le SNICA-FO affirme que le RIFSEEP est inadapté pour les IPCSR, dans la mesure où ces agents exercent statutairement tous les mêmes missions. Ce nouveau régime indemnitaire impose en effet la création, au sein de chaque corps, de « groupes » aux missions différenciées, formellement déconnectés des grades. L'Administration passe toutefois en force sur ce thème lors du CTM du 17 novembre 2015.

A l'issue de multiples échanges et suite à la construction d'un rapport de force établi en 2016 au travers de la grève de mars et du préavis de juin, le SNICA-FO parvient toutefois à obtenir une architecture actant le principe d'une répartition par grade en deux groupes pour chaque corps, la circulaire publiée le 14 octobre 2016 venant sceller le principe. Au final, bien que les IPCSR et DPCSR ne dérogent pas à ce nouveau régime indemnitaire, le SNICA-FO parvient à un classement des agents sur le grade et non sur les missions, et à une clause de révision ramenée à 3 ans au lieu de 4, bien que nous revendiquions 2 ans. Le SNICA-FO obtient également que les DPCSR encadrant 10 agents ou plus et/ou en charge de plus d'un département soient classés dans le groupe 1, ce qui représente une extrême majorité des délégués.

Enfin, en 2017, l'IFSE des IPCSR est réévaluée de 200€, tout comme celle des DPCSR suite à notre intervention, alors que le montant initialement prévu était de 120 euros, l'augmentation générale de l'IFSE des IPCSR et DPCSR apparaissant dans le cahier de revendications de mars et juin 2016.

Dès 2015, le SNICA-FO a en outre revendiqué la revalorisation de 45% du régime indemnitaire des agents d'Ile-de-France. Le 03 octobre 2017, en réponse à notre interpellation, le Ministre annonçait que notre demande serait satisfaite. Toutefois, après une lecture attentive du projet de loi de finances 2018, nous relevions que les DPCSR et les stagiaires n'apparaissaient pas. Notre intervention auprès de la DRH nous a permis de nous assurer que tous les agents d'Ile-de-France verraient bien leur IFSE augmenter de façon substantielle. En parallèle, nous apprenions que la DRH entendait individualiser cette revalorisation. Alors que nous sommes attachés à l'égalité de traitement, nous exprimions notre désapprobation sur cette orientation. A notre satisfaction, l'Administration a renoncé à ce dispositif qui s'annonçait aussi complexe qu'opaque. En outre, nos analyses ont permis de relever que certains agents quittant l'Ile-de-France subiraient une baisse de leur IFSE supérieure à l'augmentation initiale dont ils ont bénéficié. Seul le Snica-Fo a décelé ce problème et a tenté de le faire gommer. En vain toutefois.

## **b) Primes exceptionnelles de 600 euros pour les DPCSR**

Pour rappel, début 2013, suite à la grève des DPCSR initiée par le SNICA-FO et suivie par 82% du corps, un complément indemnitaire exceptionnel de 600 € est versé au titre de l'année 2012. Par la suite, nous obtenons de nouveau une prime de ce type pour 2013 et 2014. Le 10 juillet 2014, le SNICA-FO adresse un courrier au secrétaire général du Ministère de l'Intérieur en ce sens. Notre demande sera satisfaite, tout comme en 2015, les DPCSR n'intégrant le RIFSEEP qu'au 1er janvier 2016. Cette prime n'apporte toutefois pas de réponse au problème du dépassement du temps de travail des cadres, même si le principe d'une compensation financière n'est pas à mépriser.

## **c) Reliquat de fin de gestion versé fin 2016**

Lors de l'audience du 8 juin 2016 accordée dans le cadre du préavis de grève déposé par le SNICA-FO, il nous est annoncé que le MI abonderait l'enveloppe du CIA (complément indemnitaire annuel) prévue pour les IPCSR et DPCSR, en fonction des possibilités offertes par les reliquats du programme. Le 3 novembre, lors d'une réunion qui rassemble l'ensemble des syndicats du ministère de l'intérieur, le secrétaire général du ministère annonce que cette revendication serait satisfaite.

## **d) PPCR : de la poudre aux yeux**

Rejeté par FO, le protocole Parcours Professionnels Carrières et Rémunérations (PPCR) est entré progressivement en vigueur depuis le 1er janvier 2016. Le dispositif n'augmente pas le point d'indice et indique que sa valeur dépend "des principaux indicateurs macroéconomiques" (taux d'inflation, croissance du PIB, évolution des salaires). On connaît le résultat. FO revendique *a contrario* l'indexation du point d'indice sur l'évolution des prix. Avec ce « protocole », la perte de pouvoir d'achat devient la règle.

Il en résulte par ailleurs un allongement des durées de carrières, la fin des mois de bonifications et une diminution du nombre de promotions. Le transfert prime/points (TPP), qui sert d'alibi pour vanter le dispositif, alors que ce qui est gagné sur l'indiciaire est perdu sur la prime, rend par ailleurs inéligible de nombreux fonctionnaires à la GIPA, tout en restant anecdotique pour le calcul de la pension de retraite.

Au 1er janvier 2016, les IPCSR voient 278 euros annuels de prime transformés en 6 points d'indice. Les réductions d'ancienneté (mois de bonification) sont bel et bien supprimées. Au 1er janvier 2017, les IPCSR sont reclassés (le plus souvent à l'échelon inférieur) dans une grille à peine revalorisée, les conditions d'avancement étant en outre modifiées.

Pour mémoire, les syndicats signataires de ce protocole -CFDT, CFTC, UNSA et FSU- continuent d'en vanter les mérites en dépit de ses insuffisances, accentuées par le report d'un an de la revalorisation initialement prévue pour 2018 !

En ce qui regarde les DPCSR, ils ont intégré au 1er janvier 2017 leur nouvelle grille indiciaire, qui prend en compte la fusion des deux classes du principalat et l'alignement sur la situation des attachés. Alors que ces deux éléments obtenus par le SNICA-FO représentent une réelle plus-value, certaines dispositions de PPCR sont entrées en vigueur à la même date et viennent ternir le tableau : pour les DPPCSR, les durées sont augmentées pour chaque grade et les conditions de promotion sont revues à la hausse. Comme pour les IPCSR, le dérisoire transfert prime points qui a été réalisé en deux étapes distinctes au 1<sup>er</sup> janvier 2017 puis au 1<sup>er</sup> janvier 2018, représente une très maigre progression de la rémunération. Elle est par ailleurs grignotée par les augmentations successives de la cotisation retraite.

## **e) NBI : le MI met 4 ans pour transposer les textes et refuse la rétroactivité**

Si nous ne pouvons que nous féliciter que la NBI des DPCSR et des IPCSR soit enfin entérinée au MI, le SNICA-FO déplore le retard pris sur ce dossier malgré ses relances multiples, le non-respect des engagements de la DRH concernant la rétroactivité de ce texte au 1er janvier 2014. Au regard de ce dernier point en particulier, FO s'est abstenue lors du vote des textes en CTM. Nous sommes d'ailleurs le seul syndicat qui a bataillé sur cette question de la rétroactivité, tous les autres ont voté POUR.

Nous n'en sommes toutefois pas restés là. Nous avons obtenu du DRH que des discussions soient ouvertes sur ce dossier. Car pour le SNICA-FO, compte-tenu des responsabilités et contraintes permanentes des délégués, tous les postes de DPCSR doivent être "nabisés" - cette revendication a été portée devant l'Administration. En ce qui concerne les IPCSR, des discussions doivent permettre de définir les critères de cotation des postes à la NBI. Les réunions avec la DRH devraient débiter au début de l'année 2019.

## **f) L'évolution statutaire des deux corps**

Pour les IPCSR, le recrutement à BAC+2 constitue la première étape de l'évolution statutaire du corps : l'effectif serait ainsi réparti sur deux niveaux de grade, ce qui implique la disparition de la troisième classe et le reclassement des agents actuellement concernés dans la classe immédiatement supérieure. Il s'agit pour ce faire d'augmenter les taux de promotion en conséquence. Rappelons que le titre professionnel d'enseignant de la conduite équivaut désormais à BAC+2. Il serait grand temps que l'Administration en fasse *a minima* de même avec les IPCSR.

Pour les DPCSR, depuis 2014, le SNICA-FO revendique la création d'un 3ème grade de délégué. L'aboutissement de cette revendication viendrait parachever l'évolution statutaire que nous avons obtenue en mars 2016 avec l'alignement de la grille indiciaire des DPCSR sur celle, plus favorable, des attachés et la fusion des deux classes du principalat. Cette dernière assure désormais un déroulement de carrière fluide pour les délégués principaux et leur épargne la perte d'ancienneté qu'ils subissaient lors du changement de classe. Le DRH s'est engagé à ouvrir des négociations. Le SNICA-FO restera bien entendu force de propositions sur ce dossier qu'il a initié.

## **g) Frais de déplacement et de mission**

Le SNICA-FO est particulièrement vigilant sur les budgets alloués aux frais de déplacement et intervient partout où des disfonctionnements surgissent.

Ce thème étant particulièrement sensible au regard de la fréquence des déplacements effectués pour les besoins du service, le SNICA-FO agit via la FGF-FO (ce sujet étant du ressort des seules fédérations de fonctionnaires) pour que le barème kilométrique notamment, inchangé depuis 2008, soit revalorisé.

Un groupe de travail sous l'égide de la DGAFP a débuté il y a quelques mois. Les indemnités kilométriques devraient être revalorisées de... 17% ! Une aumône au regard du retard pris, du tarif des carburants et du coût d'entretien des véhicules.

Enfin, sur ce thème, nous mentionnerons notre intervention salvatrice suite à la publication d'un arrêté le 21 juillet 2017. Ce dernier prévoyait que les IPCSR et DPCSR seraient soumis aux mêmes dispositions que les autres agents du MI (plus de remboursement des repas dans les communes limitrophes à la commune de résidence, demi taux systématique quand il existe un restaurant administratif, frais réels pour les nuitées etc.). Mais notre action diligente en pleine période estivale auprès du SG du MI a heureusement permis de conserver nos dispositions spécifiques.

## V. Assurance qualité : encore une victoire à porter au crédit du SNICA-FO

### a) Le rejet de l' « audit » annuel

La Directive de 2006 relative au permis de conduire impose un dispositif d'assurance qualité pour les « examinateurs ». Pour le SNICA-FO, le contrôle hiérarchique annuel auquel sont soumis les fonctionnaires français répondait déjà aux objectifs de l'Assurance Qualité. En conséquence, nous refusons catégoriquement que l'Administration impose un contrôle annuel supplémentaire aux IPCSR et DPCSR. Or le projet initial de la DSCR-ERPC prévoyait deux types d'audits, en théorie distincts : un « coaching » annuel par un « référent qualité » (pool d'IPCSR) et un contrôle quinquennal effectué par des auditeurs d'ERPC. Lors de l'audience bilatérale du 28 juillet 2016, le DISR nous a informés qu'il donnait satisfaction à notre revendication de fusion du contrôle annuel et du contrôle hiérarchique, précisant qu'il ne ferait pas « *cette réforme sans le consentement du syndicat majoritaire* ». Cette victoire, à porter au crédit des multiples pressions exercées par le SNICA-FO telles que la grève menée en mars 2016, l'appel du 13 juin et le rappel de notre argumentaire lors de la réunion du 21 juin de la même année, ne nous fait toutefois pas oublier la nécessité d'avancer également sur le dispositif formation prévu par la directive.

### b) Formation initiale et formation continue : des enjeux cruciaux

La directive européenne quantifie avec précision le volume de formation continue. La [contribution du SNICA-FO](#) adressée à la DSCR en octobre 2015 prévoit des sessions de formation continue de 3 jours par an (deux consacrés aux missions d'évaluation et de contrôle et un à la conduite personnelle).

D'une façon générale, le budget alloué par notre direction métier aux formations représente un enjeu crucial en matière d'expertise professionnelle et conditionne la diversification des tâches. Le SNICA-FO revendique donc l'augmentation des crédits dans ce domaine.

En outre, afin d'optimiser l'enveloppe budgétaire disponible, de privilégier le service public et de contribuer à la diversification des tâches des agents, le SNICA-FO rejette le recours à des entreprises privées pour assurer les formations et revendique que les IPCSR et DPCSR détenteurs des compétences utiles -et ceux prêts à se former- soient sollicités.

### c) La formation aux concours professionnels

Le SNICA-FO a obtenu la mise en œuvre systématique de formations spécifiques pour chacune des épreuves des concours professionnels. Suite à notre ténacité (3 audiences officielles tenues à notre demande et un bon nombre d'échanges téléphoniques et de mails), le MI a accédé à notre revendication. Nous avons également obtenu que des DPCSR soient associés à ces formations.

Pour le concours IPCSR de 2<sup>ème</sup> classe, notre revendication de suppression de l'épreuve orale a été inscrite dans l'arrêté du 7 décembre 2015, ce dont nous nous félicitons. Pour autant le SNICA-FO critique vivement les modalités de l'épreuve écrite. Nous l'estimons trop lourde et ne permettant pas aux candidats de mettre en avant les compétences acquises. Nous nous employons à le faire entendre à notre ministère. Le SNICA-FO a par ailleurs obtenu que le nombre de présentations au concours ne soit plus limité.

Du côté du concours IPCSR de 1<sup>ère</sup> classe, il n'est constitué que d'une épreuve orale comme revendiqué par le SNICA-FO. Pour rappel, la position initiale du MI était d'organiser une épreuve écrite d'admissibilité et une épreuve orale d'admission.

## VI. Une lutte sans merci contre la privatisation

Le ministre CAZENEUVE, en s'appuyant sur de prétendus délais d'attente sans rapport avec la réalité, annonce le 13 juin 2014 l'externalisation de l'ETG, d'une partie des examens PL et l'ajout d'une 13<sup>ème</sup> unité pour les examens B. Puisqu'il est antérieur à la période qui nous occupe dans ce rapport d'activité post élections de décembre 2014, nous ne reviendrons pas dans le détail sur cet épisode contre lequel le SNICA-FO s'est battu seul et à tous les niveaux de l'Etat, mais aussi en amont au travers du groupe de travail Florence Gilbert, dédié aux fumeux délais d'attente (voir notamment [notre courrier d'avril 2014](#)).

### a) La notion de « délais d'attente » est un outil de casse du service public

En fin d'année 2014 et début 2015, la 13<sup>ème</sup> unité et l'externalisation d'une partie des séances ETG démontraient déjà, si besoin en était, que le « problème » des délais d'attente a été monté de toute pièce par l'Administration, conformément à ce que nous affirmons depuis le début des travaux sur ce thème. En effet, ces mesures ont eu pour conséquence de « hisser » l'offre en places d'examen à un niveau supérieur à la demande, avec son corollaire désastreux, la baisse du niveau des candidats présentés.

La loi Macron, en inscrivant le seuil des 45 jours comme l'objectif à respecter, fragilise d'autant plus le service public des examens, que l'Etat n'a pas la main sur la présentation des candidats. Seules les auto-écoles décident ou non de les présenter.

C'est la raison pour laquelle le SNICA-FO revendique la construction d'un nouvel indicateur constitué de données croisées pour évaluer la performance du service public. Depuis 4 ans, nous travaillons pour ce faire.

Le propos est porté depuis 2014 par notre organisation syndicale, tant au niveau de l'Administration que des parlementaires. Ainsi, en janvier 2015, une demande d'audience au ministre de l'économie E. Macron est formulée pour appuyer le propos, l'examen du projet de loi pour la croissance et l'activité débutant à l'Assemblée nationale le 26 janvier 2015. Cette rencontre se prolonge le 27 mai 2015 auprès du rapporteur de la loi, le député Savary, alors que la Commission Mixte Paritaire débute quelques jours plus tard. Depuis, le SNICA-FO n'a de cesse de pousser l'Administration à changer cet indicateur. Le 26 juillet 2018, alors que nous participions à une table ronde à l'Assemblée nationale sur l'évaluation de la loi Macron, nous réitérons le propos.

Notons que la persévérance du SNICA-FO a permis de faire reconnaître comme une notion pertinente le « délai médian » que nous mettions déjà en avant lors du groupe de travail Florence Gilbert en 2013/2014. Encore une fois, c'est à force de ténacité que nous avançons.



## **b) Un attachement indéfectible aux missions d'examen**

La loi Macron -cette dernière ayant été combattue dans son intégralité sans ménagement par FO- marque un nouveau cap en matière de recul du service public. Sont en effet visées par la privatisation «toute épreuve théorique du permis de conduire» et «toute épreuve pratique des diplômés et titres professionnels du groupe lourd». Cette rédaction ouvre juridiquement la possibilité de confier la totalité des examens poids lourd à des tiers, le cumul « permis sec » et FIMO constituant de fait un « diplôme professionnel ». Si les diplômés professionnels de l'éducation nationale ont été les seuls visés, c'est grâce à la pression exercée par le SNICA-FO. La plus grande vigilance reste cependant de rigueur sur le devenir de cette mission d'examen.

Cet exemple démontre une fois de plus que le SNICA-FO assure toujours, sur tous les dossiers, la lecture la plus attentive qui soit. Car il est de la responsabilité de tout syndicat digne de ce nom de déjouer les « pièges » tendus au travers d'une rédaction administrative ou juridique volontairement absconse.

Par ailleurs, par décret du 31 mai 2016, l'épreuve pratique de la catégorie A du permis de conduire est supprimée. Elle est remplacée par une formation en auto-école pour les titulaires du A2, quel que soit leur âge. Ainsi, après le AM, le A1 et le B96, après les diplômés professionnels du groupe lourd et l'ETG, voilà une nouvelle décision consacrant la privatisation.

En outre, le SNICA-FO rappelle que la réforme Cazeneuve, pur choix de politique libérale, est également responsable de la dégradation significative des conditions de travail, à cause notamment de la 13<sup>ème</sup> unité. Comment dans ces conditions évoquer cette réforme comme un succès ?

Les méthodes autoritaires du Gouvernement et de l'Administration, méprisant le dialogue social, imposent que les agents sachent se ranger derrière leur syndicat majoritaire, et au-delà derrière les fédérations et confédération FO, pour combattre les mesures et orientations libérales. Dans ce domaine, le SNICA-FO ne pratique pas la langue de bois et l'accompagnement aveugle des réformes : il donne toujours les moyens aux agents de se battre, que ce soit au travers de préavis de grève spécifiques, ou en relayant massivement les appels des structures syndicales.

## **c) Le SNICA-FO lanceur d'alerte dans le cadre d'Action publique 2022**

Tel est le cas, cette fois dans le cadre d'Action publique 2022, programme gouvernemental de destruction du service public.

Pour mémoire, le 27 février 2018, le SNICA-FO demandait au directeur de cabinet adjoint si le MI pouvait garantir que les missions des I.D.PCSR ne seraient pas privatisées dans le cadre du programme Action Publique 2022. S'il a été répondu que le MI n'avait pas proposé de mesures de ce type, il nous a été indiqué que d'autres membres du Gouvernement exerçaient des pressions pour que ce soit le cas.

Il est indubitable que lorsqu'un membre de cabinet ministériel se montre inquiet, c'est que l'on est déjà dans une situation à haut risque et que l'action s'impose.

C'est pourquoi le SNICA-FO a décidé de déposer un préavis de grève spécifique pour le 22 mars 2018, jour de mobilisation dans la fonction publique en général.

Nous y revendiquons notamment « la permanence et le renforcement du service public du permis de conduire [...] que ce soit au travers des examens, des missions de contrôle et de sécurité routière » ainsi que « la permanence et le renforcement des statuts particuliers des IPCSR et DPCSR, garants de leurs droits, de l'intégralité de leurs missions, et justifiés par la nécessité de sauvegarde de l'intérêt général et de la protection du fonctionnaire contre toutes formes de pressions politiques et partisans ».

En outre, gardons à l'esprit que lors de l'audience du 17 avril 2018 obtenue par le SNICA-FO auprès de Matignon, nos interlocuteurs, à qui nous indiquions qu'un projet de réforme était prévu dans notre secteur (information obtenue par le biais de notre réseau), nous ont affirmé qu'ils n'étaient pas au courant. Alors qu'un retour sous quinzaine a été promis pour lever le voile sur les contours du projet, l'Administration s'est murée dans un silence peu rassurant malgré nos innombrables relances.

Nos suspicions sont malheureusement confortées par les propos tenus lors du Comité Technique des DDI du 14 juin 2018 par le secrétaire général du gouvernement sur Action publique 2022, qui botte en touche dès lors qu'il faut s'exprimer sur le devenir des différents secteurs du service public. De même, lors d'un contact téléphonique avec Matignon début juillet, les services du Premier ministre nous annoncent qu'en effet, des travaux seront engagés avant la fin 2018.

Si tous ces propos restent évasifs, les objectifs globaux du sinistre projet AP-2022, eux, sont connus ! 120.000 suppressions de postes, abandon de missions et profondes déstructurations, baisse de la part de la dépense publique dans le PIB de plus de trois points et destruction du statut de fonctionnaire.



La désignation par le Premier ministre d'une mission parlementaire en août 2018 vient conforter nos analyses et nos craintes, exprimées depuis le lancement de la réforme AP-2022 : deux députés de la majorité présidentielle sont chargés de formuler, d'ici la fin de l'année, des propositions pour faire évoluer l'éducation routière et examiner les modalités de préparation et de passage de l'examen du permis de conduire. Par expérience, nous savons que ce type de travaux fait courir le risque d'une régression du service public. C'est la raison pour laquelle le SNICA-FO est d'ores et déjà en ordre de marche pour lutter contre toute tentative de privatisation des missions des IPCSR et DPCSR.

L'audition à l'Assemblée nationale avec les députés en charge de la mission a eu lieu le mercredi 17 octobre. Notre organisation syndicale a fait part de ses analyses sur la notion de « délais d'attente » notamment. Nous avons également décliné plusieurs propositions visant à améliorer les délais d'obtention du permis de conduire, les seuls délais qui aient un réel intérêt pour les candidats. Enfin, nous avons rappelé le rôle central des IPCSR et DPCSR dans le dispositif formation/évaluation, et argumenté en faveur du maintien de notre service public.

#### **d) Face à la menace, l'union fait la force**

En amont du CSER du 18 juin, les organisations majoritaires de l'enseignement de la conduite et du permis de conduire se sont rencontrées pour envisager des modalités d'actions communes, conscientes que l'avenir des deux professions est intimement lié face aux attaques ultra-libérales du Gouvernement.

En un premier temps, il a été décidé d'ancrer officiellement nos positionnements respectifs devant le Conseil Supérieur de l'Education Routière (CSER) sur deux dossiers d'actualité vitaux pour notre secteur.

Ainsi, l'intersyndicale CNPA/UNIDEC s'est prononcée contre la privatisation des examens pratiques, et le SNICA-FO contre les auto-écoles en ligne. Les mêmes propos ont été tenus à l'Assemblée nationale par les parties respectives le 26 juillet 2018 lors de la table ronde sur l'évaluation de la loi Macron.

Car privatisation des examens et déréglementation de l'enseignement de la conduite sont les composantes d'une seule et même politique : le libéralisme forcené, synonyme de destruction du service public et de la protection sociale (sécurité sociale, retraites etc.).

## VII. Le SNICA-FO et la réactivation de toutes les missions statutaires

La revendication n'est pas nouvelle, le SNICA-FO en étant l'instigateur. Dès l'été 2014, notre organisation syndicale l'exige et rappelle que les missions de contrôles et de sécurité routière sont statutairement attachées aux IPCSR et DPCSR. Ces dernières sont au cœur d'un premier mouvement social initié par notre organisation syndicale dès septembre 2014. Depuis, suite à [notre contribution sur ce sujet](#) et aux rapports de force engagés notamment par la grève de mars 2016 et le préavis de juin de la même année, des avancées significatives ont été obtenues. En outre, le SNICA-FO continue de marteler que tous les examens pratiques doivent demeurer de la seule compétence des IPCSR et DPCSR, et que toutes les formations doivent être sanctionnées par un examen.

### a) De la fin de non-recevoir catégorique à la mise en œuvre des premiers contrôles

Lorsque le SNICA-FO évoque le contrôle au sens large par les IPCSR et DPCSR lors de l'audience du 12 juin 2015, l'Administration oppose une fin de non-recevoir, le délai de 45 jours entre deux présentations à l'examen étant considéré comme une priorité absolue.

Seuls les contrôles au sein des CSSR (Centres de Sensibilisation à la Sécurité Routière) retiennent l'attention du DISR, ce dernier allant même jusqu'à considérer que le contrôle des formations à la conduite n'incombe pas aux IPCSR.

Le SNICA-FO écrit le 13 juin 2015 au Président de la République ([lien](#)) pour tenir le discours inverse, tout en ancrant l'idée que les IPCSR et DPCSR devront tenir un rôle de premier ordre dans le continuum éducatif. Une vision sur le long terme est en effet indispensable pour qui veut obtenir des avancées.

Suite à l'envoi de ce courrier, le DISR reconnaît la nécessité de développer les contrôles au sein des auto-écoles. Le SNICA-FO demande la tenue d'un cycle de réunions sur ce thème dès la rentrée 2015. Les autres organisations syndicales se raccrochent désormais à nos analyses, alors qu'elles les critiquaient vivement à cette époque.

La réunion du 15 septembre 2015 organisée par la DSCR offre enfin les premières perspectives en matière de missions d'inspection. La priorité serait donnée aux contrôles des formations conférant droit à la conduite (B96, AM, passerelle A2-A). En revanche, pour ce qui regarde le « suivi d'enseignement », il sera soi-disant complexe d'élaborer un outil spécifique de contrôle, car la DSCR affirme qu'une latitude importante est laissée au formateur depuis l'instauration du REMC. Nous prenons le contrepied de cette assertion. Mais l'atteinte des 45 jours de délai comme préalable au déploiement de ces missions reste un sujet de discord. C'est la raison pour laquelle nous écrivons le 20 janvier 2016 au ministre pour lui faire part de notre divergence et que nous la mentionnons dans notre préavis de grève du 08 mars 2016.

Afin de récapituler nos positionnements sur les missions d'inspection, le SNICA-FO fait parvenir à l'Administration une [contribution](#) sur le sujet en octobre 2015. Dans le même esprit, notre organisation syndicale envoie un mois auparavant ses [travaux sur le continuum éducatif](#). Les IPCSR et DPCSR y tiennent également un rôle de premier ordre.

En décembre 2015, l'Administration présente une ébauche des modalités de contrôles des formations de 7 heures, mais le rythme des réunions reste toutefois insuffisant et la méthode de travail apparaît insatisfaisante. Le SNICA-FO dénonce cet état de fait.

## **b) Les formations de 7 heures démontrent toute la pertinence de l'examen**

L'expérimentation lancée à partir de septembre 2017 met en lumière des failles dans le dispositif. Outre le volume insuffisant de contrôles expérimentaux effectués, le SNICA-FO déplore que des attestations donnant droit à la conduite soient délivrées à des élèves dangereux. C'est la démonstration que la solution réellement efficace pour lutter contre cette dérive préjudiciable à la sécurité routière consiste à mettre en œuvre un véritable examen pour l'ensemble des formations 7H, réalisés par les IPCSR et DPCSR. Le SNICA-FO a d'ailleurs de nouveau rappelé cette revendication fondamentale lors du CSER du 6 mars 2018.

Le SNICA-FO reste en outre opposé aux contrôles dans les départements limitrophes. Ce serait une remise en cause implicite de la neutralité attachée au statut des fonctionnaires. Les conséquences seraient en outre importantes sur le budget consacré aux frais de déplacement, ce qui compromettrait la mise en œuvre de ces missions et/ou la diversification des tâches. Par ailleurs, les journées de travail des IPCSR et DPCSR se trouveraient allongées par des déplacements lointains, ce qui engendrerait une fatigue inutile. Enfin l'empreinte écologique de tous ces déplacements serait supérieure dans cette hypothèse.

Notons que la remontée des plannings des EECSR pose un problème de gestion pour les BER. Pour le SNICA-FO, un outil informatique doit permettre aux auto-écoles d'inscrire en ligne les horaires et lieux de leurs formations. Cet outil permettrait de décharger les BER d'une gestion beaucoup trop lourde de mails. La DSR indique qu'elle choisira cette option, avec toutefois le risque que les établissements ne mentionnent pas l'intégralité de ces formations sur cette plateforme.

Le SNICA-FO, très attentif au respect du temps de travail, revendique également que la programmation de la journée, outre le temps nécessaire aux audits et les temps de déplacement, prenne en compte la rédaction du rapport. En ce sens, il est impératif que des consignes nationales soient diffusées auprès des services déconcentrés.

Enfin, en ce qui concerne la formation des IPCSR, nous indiquons qu'une simple formation en réunion technique est insuffisante. Des modules plus étoffés doivent donc être élaborés et dispensés.

## **c) Les IPCSR et DPCSR, acteurs centraux de la délivrance du label qualité**

Ce label qualité, voulu par les organisations professionnelles, fait écho aux dispositions de l'article 28 de la loi Macron. Il s'agit d'une démarche volontaire de l'établissement d'enseignement de la conduite. Depuis 2015, le SNICA-FO martèle qu'il doit totalement être déconnecté des contrôles obligatoires prévus par le code de la route et qu'il s'en distingue radicalement.

Le SNICA-FO revendique néanmoins que les IPCSR et DPCSR interviennent pleinement dans le dispositif. A force d'insistance, la DSR accède à notre demande, le label qualité ayant été mis en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Cependant, la société SGS a déposé un dispositif de labellisation, susceptible d'entrer en concurrence avec le label « MI » assuré par les DPCSR et IPCSR. Le SNICA-FO revendique que l'octroi aux EECSR des contreparties qui découlent de la labellisation dont les BER assurent la gouvernance ne s'applique pas au dispositif géré par SGS. Mais la DSR botte en touche !

Concernant le référentiel, nous revendiquons la rédaction et la diffusion d'une procédure de contrôle, afin d'assurer l'égalité de traitement des EECSR, ainsi qu'un module de formation intégré à la formation initiale des I-D-PCSR et décliné dans tous les départements auprès de tous les IPCSR.

## d) Le contrôle des organismes agréés (OA)

Qui dit externalisation impose contrôle de l'Etat. Il s'agit en particulier de s'assurer du respect du cahier des charges des opérateurs en charge de l'ETG et de prévenir toute dérive et fraude. Suite à notre demande, la DS(C)R nous communique les éléments du projet avant déploiement. Le 15 septembre 2016, nous lui adressons donc un document regroupant nos observations sur le cahier des charges des OA ainsi que nos revendications sur la grille de contrôle. Le 9 décembre, la grille est diffusée à l'ensemble des services. Pour autant, le SNICA-FO continue de revendiquer la remise à plat de l'arrêté du 27 avril 2016 portant cahier des charges des OA, la mise en place de réels dispositifs anti-fraude étant en particulier de notre point de vue nécessaire. De même, nous exigeons une procédure suffisamment coercitive en cas de manquements avérés, ce qui n'est pas le cas actuellement.

## e) Et toujours les effectifs comme priorité...

La gestion de la labellisation des EECSR par les BER, tout comme les missions de contrôles, nécessitent les effectifs suffisants. C'est notamment la raison pour laquelle le recrutement d'IPCSR et DPCSR fait partie de nos revendications phares.

Les missions de contrôles sont essentielles dans l'activité des IPCSR au même titre que les examens. A défaut, l'expérience des années 2000 démontre qu'elles risquent de disparaître au profit des seuls examens. Elles doivent par conséquent être programmées tous les mois.

Pour le SNICA-FO, il s'agit donc de définir un volume minimal de l'activité d'un BER consacré à ces missions. Le principe du socle permet de programmer une part plus importante de l'activité à ces missions mais jamais moins. Le socle permet également de protéger le BER (donc les DPCSR) contre la pression toujours croissante de certains EECSR pour obtenir toujours plus de places d'examen. De fait, sans base réglementaire sur laquelle s'appuyer, le risque est important de voir des départements effectuer régulièrement ces missions et d'autres quasiment pas. La situation actuelle le confirme.



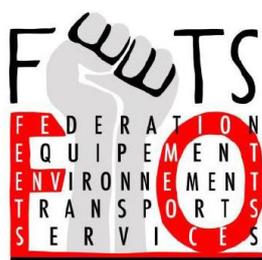
**Une équipe, un bilan, des revendications, des actions!**

## Scruter, analyser, proposer, ne jamais baisser la garde !

Au SNICA-FO, le travail est quotidien et minutieux, l'analyse des dossiers, l'anticipation, la faculté de proposer étant incontournables, et la grève constituant l'ultime recours. Les pages qui précèdent témoignent de cette méthode qui est la nôtre.

Nous sommes sur tous les fronts : défense du service public, préservation des conquêtes, amélioration des conditions de travail, rémunération, diversification des missions, gestion, effectifs, dossiers individuels etc.

Cependant, le SNICA-FO s'emploie bien entendu à hiérarchiser ses revendications, conscient que deux lames de fond menacent le service public en général : celle de la privatisation qu'Action publique 2022 fait peser sur les agents et les usagers, et celle, tout aussi dangereuse, de la déconcentration et du pouvoir grandissant des préfets de région. Un Arrêté portant déconcentration des « actes relatifs à la situation individuelle des agents » est paru au journal officiel le 31 décembre 2016. Les IPCSR et DPCSR y dérogent : il ne fait aucun doute que cet arbitrage en notre faveur découle des différents rapports de force engagés par le SNICA-FO et de son contrepois issu des dernières élections professionnelles. Mais en cet été 2018, une nouvelle circulaire précise un peu plus, tout en aggravant le processus, le chamboulement dans l'organisation des services déconcentrés de l'État. Dans cette circulaire datée du 24 juillet, les préfets sont invités à formuler des propositions pour "clarifier les missions exercées au niveau territorial" et "faire évoluer l'organisation et le fonctionnement des services", pour "permettre davantage de souplesse", "approfondir la déconcentration" et "rechercher de nouvelles mutualisations de moyens". Dans un tel contexte, dicté par le dogme de la réduction de la dépense publique et de l'austérité, l'ensemble de nos conquêtes se trouve menacé, RIN-ARTT en tête, ce texte que vous avez su préserver par la lutte, derrière la bannière du seul SNICA-FO, lors de notre transfert au ministère de l'Intérieur. De même, notre gestion nationale se trouverait compromise si le plan du Gouvernement devait prendre vigueur dans notre secteur, tout comme la pérennité des statuts et de la notion de service public dans son intégralité, si la logique qui préside à AP2022 devait se dérouler jusqu'à son stade ultime. C'est la raison pour laquelle nous relayons systématiquement les appels à la grève interprofessionnelle et inter-fonction publique et engageons les IPCSR et DPCSR à être nombreux dans les cortèges. Ce sont en effet toutes les structures -syndicats nationaux, fédérations et confédération- qui sont en ordre de marche contre cette politique assassine du pacte républicain et de nos conquêtes sociales. Mais seul un syndicat fort, et confédéré comme le nôtre, peut contrer cette spirale infernale. C'est la raison pour laquelle nous invitons chaque IPCSR et DPCSR à se rallier à nos positionnements et à exprimer sa confiance en votant pour Force Ouvrière en décembre prochain.





**FGF  
FO**

ÉLECTIONS  
PROFESSIONNELLES 2018

**CATÉGORIE B**

**POUR** UNE VRAIE  
NEGOCIATION  
UNE VERITABLE REVALORISATION



POUR MA CARRIERE  
**JE VOTE FO**  
LE 6 DECEMBRE 2018

DOSSIER COMPLET SUR FGF-FO