

PROCÉDURE MOTO : POINTS FORTS ET POINTS D'EFFORT !

Lors de l'audience du 18 février dernier à la DSR-ERPC, le SNICA-**FO** a de nouveau porté ses revendications sur la procédure moto.

Points forts (+) et des points d'effort (-)



Vérification de l'équipement

La DSR souhaite limiter la vérification à un simple contrôle visuel pour gagner du temps.
Le SNICA-**FO** a alors exigé que la responsabilité de l'IPCSR soit entièrement dérogée.

C'est chose faite. La procédure indique désormais que :

"La conformité et le bon état des équipements obligatoires portés, lors des examens, hors circulation et en circulation, relève de la seule responsabilité du candidat, ou de son représentant légal pour un mineur."

Pas de reconnaissance du parcours, ce dernier doit être appris lors de la formation.

Les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat.

Maintien de la possibilité d'évaluer sans chrono pour la partie "extra lente".

La procédure prévoit que l'accompagnateur installe la piste.

Mais à la question *"quid s'il ne le fait pas ou s'il ne sait pas le faire" ?*

Le Sous-directeur répond : *"ces cas nous remonteront et nous verrons à ce moment-là" !*



Marges d'erreur pour le radar : l'usine à gaz !

Alors que la DSR avait arbitré dans notre sens (harmonisation des marges) à la fin de l'année dernière, retour de l'usine à gaz concernant le relevé des vitesses: marge de 5 km/h pour le A1 pour tous les exercices, pas de marge pour le A2 concernant le slalom et le freinage mais marge pour l'évitement !

Recul sur la conduite autonome

La DSR explique qu'elle vérifie la compatibilité de notre revendication (*évaluer la conduite autonome sur l'ensemble du parcours en utilisant la signalisation*) avec la directive européenne. Si la compatibilité est avérée, notre revendication serait retenue pour toutes les catégories (échéance été prochain).

A noter que le SNICA a posé cette revendication il y a plus de 3 ans maintenant. De notre point de vue et à la lumière du texte, rien n'interdit cette pratique dans la directive européenne.

Désinstallation de la piste

C'est bien à l'IPCSR qu'il reviendra de le faire : un argument supplémentaire qui légitime l'unité à 12' telle que nous la préconisons.

Qualité du freinage d'urgence

La formulation déplorable de la seconde définition est on ne peut plus imprécise et de nature à favoriser les divergences d'interprétation :

« La notation B est appliquée (...) lorsque le candidat n'adopte pas une position lui permettant de maintenir fermement son guidon ».

Le SNICA-**FO** revendique le remplacement de cette phrase par une définition s'appuyant sur des critères observables.

Pour l'heure, le Sous-directeur, très éloigné du terrain, la trouve parfaitement adaptée !

Zones neutralisées

Sur les 4 zones neutralisées, la procédure prévoit de prendre en compte 3 fois la roue arrière et 1 fois la roue avant. Par cohérence et souci d'uniformisation de l'évaluation, le SNICA-**FO** revendique de prendre en compte la roue arrière systématiquement.

Pour l'heure le sous-directeur maintient sa position sans pour autant l'argumenter autrement que par des considérations hors-sujet !

Le temps alloué à l'épreuve HC : suite aux chronométrages du mois de janvier, le SNICA-**FO** a fait part de ses fortes réserves ([cliquez ici](#)) et revendiqué une unité à 12' ([cliquez ici](#))

Pour le SNICA-**FO**, toute procédure a vocation à être améliorée en fonction des remontées du terrain.

Nous continuerons donc de porter les revendications non abouties en nous appuyant sur vos retours.