

# RAPPORT D'ACTIVITE 2017-2020

---



**SNICA  
FO**

---



# Précisions

---

Ce rapport d'activité ne vise pas à relater l'exhaustivité du travail effectué par le secrétariat général sur l'ensemble de la mandature. Il s'attache à mettre le focus sur les sujets le plus représentatifs du mandat qui lui a été confié en 2017.

A ce titre, l'accent est largement mis sur les conditions de travail des IPCSR et DPCSR, conformément aux priorités de la résolution générale adoptée à l'époque, et sur les sujets catégoriels, qui relèvent du champ de compétences exclusif du syndicat national.

Le postulat qui a présidé à la rédaction de ce rapport d'activité a été de considérer qu'il était important dans un premier temps, de rappeler le contexte général, dans lequel cette mandature s'est déroulée.

C'est l'objet du premier « *chapeau* » intitulé « *Contexte* » qui décrit en quelque sorte la toile de fond de cette mandature qu'il est important de garder en arrière-plan durant la lecture des chapitres suivants.

Ce chapeau décrit l'enchaînement des vellétés de privatisation (apparues quelques mois après l'annonce de la mise en place du programme Action Publique 2022) avec l'expérimentation « *Rendez-vous permis* », ainsi que la séquence Covid. Cette dernière séquence, de par son caractère à la fois singulier et historique, nécessitait d'être appréhendée dans un chapitre spécifique dédié et traitée de façon relativement exhaustive pour être bien comprise.



## CONTEXTE

- Février 2018 : le spectre de la privatisation resurgit
- « *Rendez-vous permis* » : l'avenir de notre quotidien ?
- COVID-19 : des conditions de travail dégradées aux tensions supposées sur les places d'examen

## CONDITIONS TRAVAIL

- Agressions : l'Administration responsable de la sécurité de ses agents
- La journée de travail : un combat permanent
- Les périodes de fortes chaleurs : un enjeu sanitaire
- DPCSR : RPS et fatigue au quotidien
- APEP ou Application Pratique Extrêmement Pénible
- La réforme moto : tête de pont sur le temps de travail

## CARRIERE

- Réactiver les missions de contrôle et de sécurité routière
- La fin des CAP
- Evolution statutaire des 2 corps : reconnaissance et pouvoir d'achat
- Le régime indemnitaire
- Les frais de déplacement : une bataille récurrente
- Transfert des BER en préfectures : une extrême vigilance s'impose
- Attaque frontale sur le CAES
- Code du travail et statuts de la fonction publique : la guerre est déclarée



# Février 2018 : le spectre de la privatisation resurgit

---



Ces deux dernières décennies ont été le théâtre de plusieurs tentatives de privatisation partielle ou totale des examens du permis de conduire. En 2008, suite à la mise en œuvre de la sinistre RGPP et du conseil de modernisation des politiques publiques qui en a découlé, puis plus récemment en 2014 où la privatisation de l'ETG avait été actée. L'externalisation d'autres missions devaient suivre (taxi, BEPECASER, diplômés de l'éducation nationale...).

**En septembre 2017**, suite à l'élection d'Emmanuel Macron, une nouvelle séquence de destruction massive des services publics étaient dévoilée dans le cadre de la présentation du programme action publique 2022.

**Le 27 février 2018**, alors que le SNICA-**FO** était reçu au cabinet du ministre de l'intérieur afin d'évoquer les conditions de travail des IPCSR et DPCSR, ainsi que la suppression de la 13<sup>ème</sup> unité, nous avons posé directement la question suivante à nos interlocuteurs :

*« Pouvez-vous nous garantir que les missions des ID-PCSR ne seront pas privatisées dans le cadre du programme Action Publique 2022 ? ».*

La réponse du directeur de cabinet adjoint fut alors très claire :

*« Certains membres du Gouvernement sont très actifs sur ce sujet et insistent fortement pour que les examens B soient confiés au privé ».*

Après recherche, le SNICA-**FO** découvrait que c'était Bruno Le Maire, ministre de l'économie, qui était à la manœuvre. Il a ainsi déclaré lors de ses vœux de janvier 2018 aux agents de La Poste, que la privatisation de l'examen B était à la fois souhaitable et réalisable. Le patron de La Poste, Philippe Wahl, lui avait aussitôt emboité le pas en affirmant que le groupe La Poste se portait d'ores et déjà volontaire pour organiser ces examens si le gouvernement devait passer à l'acte.

## Au sein du gouvernement deux lignes se dessinaient

Bercy poussait à la privatisation de l'examen B (moto et PL étant jugés pour l'heure non rentables) alors que le MI privilégiait le maintien de cette mission dans le giron des IPCSR et DPCSR.

Bercy s'appuyait sur la « non-atteinte » de l'objectif des 45 jours de délais moyens prévu par la loi Macron, et l'Intérieur sur le fait qu'il ne constatait plus de souci de délais d'attente et que l'indicateur le plus fiable serait celui des délais médians (mis en avant par le SNICA-**FO**) qui s'établissait à cette époque-là autour de 40 jours.

L'option de Bercy était donc une option néolibérale classique : toutes les missions qui peuvent engendrer du profit doivent être privatisées et le service public présenté comme coûteux doit sans cesse reculer.

Ces deux lignes au sein du gouvernement représentaient une faille dans laquelle nous devions nous engouffrer. Seul le premier ministre est en capacité de rendre un arbitrage dans un tel scénario. Notre objectif consistait donc à faire en sorte qu'il tranchât dans le bon sens.

Pour maximiser nos chances d'emporter cet arbitrage, il était également nécessaire, de mettre en place un rapport de force. C'est ce que nous avons fait en déposant un préavis de grève spécifique IPCSR-DPCSR lors de la journée de grève de la fonction publique du 22 mars 2018.

### **Audience à Matignon...**

Avec un score de 45% de grévistes, nous sommes parvenus à décrocher une audience à Matignon avec 2 membres du cabinet du premier ministre.

C'est lors de cette audience que nos interlocuteurs nous ont affirmé que le gouvernement ne déciderait pas de la privatisation de nos missions (une première belle victoire à mettre sur le compte de la détermination des IPCSR, DPCSR et de leur syndicat majoritaire) mais qu'en revanche une énième réforme du permis de conduire était en programmation avant la fin du quinquennat (confirmant l'information de l'une de nos sources 4 mois plus tôt).

Lors de notre contact suivant à Matignon fin juillet, le cabinet d'Edouard Philippe précisait que « *des discussions étaient en cours et qu'elles portaient sur l'ensemble du secteur : enseignement et permis de conduire* ».

Au mois d'août, deux décrets annonçaient une mission parlementaire sur l'éducation routière.

Il n'était pas nécessaire d'être visionnaire pour savoir que cette mission parlementaire présentait des dangers pour nos corps. Confiée à deux députés LREM, son cahier des charges ne prévoyait pas d'exclure a priori toutes recommandations de privatisation. Ce dossier réclamait donc une extrême vigilance car des personnages influents et proches du pouvoir continuaient de se tenir en embuscade pour récupérer une mission examen jugée rentable.

### **La convergence entre le SNICA-*FO*, le CNPA et l'UNIDEC contre la libéralisation et son corollaire, la privatisation**

Les organisations majoritaires de l'enseignement de la conduite et du permis de conduire se sont rencontrées au mois de juin pour envisager des modalités d'actions communes, car elles avaient conscience que l'avenir des deux professions était intimement lié.

En un premier temps, il a été décidé d'ancrer officiellement nos positionnements, de façon croisée, devant le Conseil Supérieur de l'Education Routière (CSER) du 18 juin 2018 :

- contre la privatisation des examens pratiques pour l'UNIDEC et le CNPA
- contre l'Ubérisation de l'enseignement et contre les auto-écoles en ligne pour le SNICA-*FO*.

Dès lors, le rapport de force était renforcé : les organisations très largement majoritaires étaient opposées à toute libéralisation du secteur. L'Unsa-Saneer de son côté et comme à son habitude, jouait le jeu de l'Administration en tentant vainement d'affaiblir cette alliance.

Mais dès lors, à chaque occasion et à tous les niveaux de l'Etat (assemblée nationale, Beauvau, Matignon et même à l'Elysée le 3 décembre 2018), nous avons délivré le même discours, parlant d'une seule voix.

**Le 15 janvier** lors d'une audience du SNICA-**FO** au cabinet du ministre de l'Intérieur, nous invitons CNPA et UNIDEC à se joindre à nous.

C'est ainsi que ce front commun allait porter ces premiers fruits quelques semaines plus tard : le 2 février, le rapport de la mission parlementaire était remis au Premier ministre et la privatisation des examens ne faisait pas partie des recommandations...

Toutefois, ce rapport contenait 23 propositions dont certaines devaient être combattues.

## La proposition n°19...

*La proposition n°19* proposait de mettre en œuvre une « désintermédiation totale » entre candidat et auto-école pour la réservation de places d'examen sur Internet. Concrètement, l'auto-école était totalement exclue de la réservation de places par Internet, seul le candidat pouvait choisir à sa guise la date et le lieu.

Les dangers étaient évidents :

- ✚ Un candidat qui réserve une place sans même avoir à recueillir l'avis de son formateur, c'est une chute assurée des taux de réussite avec ses corollaires : tensions sur les places d'examen, agressions et retour des velléités de privatisation... Le modèle serait de surcroît encore plus facilement transposable au privé étant donné que le paiement de l'examen était prévu dans la proposition n°20.
- ✚ La réservation de candidats sur des créneaux horaires isolés c'est : 13X1 unités isolées par jour, avec autant de voitures et d'accompagnateurs non professionnels... en bref, des journées insurmontables pour les IPCSR et une pagaille noire sur les centres d'examen !

Dès la parution du rapport, le SNICA-**FO** a immédiatement écrit au premier ministre et nous avons été reçus à Matignon.

Nous avons rappelé que le SNICA-**FO** était :

- **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,
- **CONTRE** le fait que le candidat puisse se passer de l'aval de son formateur pour réserver sa place.

Nous avons donc développé notre revendication historique dite de « [la demande conjointe](#) ».

## La suite nous montra que notre proposition avait bien été entendue...

C'est ainsi que sera ouverte la possibilité pour les AE mandatés par leurs élèves, de réserver des places d'examens par internet et qu'une disposition supplémentaire interdisant à un candidat libre

d'être accompagné par un formateur professionnel devait sonner le glas des « *faux candidats libres* ». (cf. infra « **RENDEZ-VOUS PERMIS** »)

L'examen payant que nous avons dénoncé est lui-même rejeté par le gouvernement et remplacé par une modulation des délais de repassage en fonction du nombre de points obtenus sur le CEPC.

- Tout ceci constitue une réelle satisfaction pour le SNICA-**FO**, surtout lorsqu'on considère l'ensemble de la séquence et les étapes qui nous ont conduits à cette victoire sur ces points essentiels.
- C'est bien le travail en profondeur sur ce dossier, notre capacité à mobiliser, à trouver des alliés et à intervenir aux plus haut niveaux de l'exécutif et à l'assemblée nationale, qui aura permis de repousser une nouvelle fois ce spectre de la privatisation.

# « *Rendez-vous permis* » : La réservation de places par internet

L'expérimentation de la réservation de places par Internet est actuellement conduite dans 5 départements d'Occitanie (31, 34, 30, 11 et 32).

Inscrite dans la loi sur les mobilités, elle prendra officiellement fin le 2 mai 2021 et un cabinet d'audit privé sera en charge d'évaluer l'atteinte de ses objectifs.

Le gouvernement devra alors décider de sa généralisation ou de son abandon. Cette dernière hypothèse ne semble pas la plus probable car les organisations professionnelles des auto-écoles (OP), au-delà d'une posture de façade, ne remettent pas en cause son principe fondamental.

Dès la 1<sup>ère</sup> réunion, le SNICA-FO a demandé et obtenu la mise en place d'un comité de pilotage (COFIL) de l'expérimentation qui met autour de la table, tous les 2 mois, l'ensemble des acteurs : Administration, organisations syndicales des IPCSR-DPCSR, organisations professionnelles des auto-écoles et acteurs locaux.

## Principes généraux de la réforme...

- ↔ La réservation par internet a vocation à s'appliquer à l'ensemble des catégories de permis
- ↔ Fin de la MNA : la place d'examen est attribuée au candidat (NEPH) et non à l'AE

## Les avancées obtenues par le SNICA-FO (=> [Contribution complète ici](#))

- L'AE peut être mandatée par le candidat et ainsi réserver son créneau d'examen à sa place. Les places d'examen peuvent donc être regroupées par AE au sein d'une même journée.
- Chaque jour les candidats « *descendent* » sur la tablette. Plus besoin de les saisir un par un.
- Le contrôle de la validité de l'ETG est également effectué en amont (un élargissement de ces contrôles automatiques à d'autres informations est en cours)
- Maintien de nos plannings prévisionnels à M+2 : le SNICA-FO a fermement rejeté tout allongement de ce délai que la DSR souhaitait mettre en place.
- Le retour à de véritables candidats libres. Le SNICA-FO dénonçait le recours abusif de certains établissements (dont l'ensemble des plateformes) à des réservations de places en candidat libre. En plus de dévoyer l'esprit de ce qu'était un candidat libre jusque-ici (un candidat formé à titre non-onéreux par un proche), la multiplication des créneaux de candidats libres dégradait

fortement les conditions de travail des IPCSR. En IDF et dans le Rhône, la mise en place de Candilib consacrait ce modèle délétaire.

- Le SNICA-**FO** a donc enjoint la DSR de trouver une solution dans le cadre de « *Rendez-vous permis* » pour rétablir la part de candidats libres à sa portion historique, donc à une portion résiduelle. La DSR a décidé d'interdire la présence d'un accompagnateur professionnel lors du passage d'un candidat libre, ce qui a eu pour conséquence de tarir la source.

Tout au long de cette expérimentation, le SNICA-**FO** a multiplié les contacts avec la DSR pour faire état des nombreuses remontées de terrain qui signalent des bugs et des process à améliorer pour la gestion courante des examens avec la tablette. Nous avons été et sommes toujours entendus et avons contribué à résorber nombre de difficultés.

Pour ce qui concerne l'attribution de places supplémentaires, le SNICA-**FO** a revendiqué qu'une attention particulière soit portée aux taux de réussite des établissements qui souhaiteraient aller au-delà de leur besoin habituel. Après avoir rejeté cette option, la DSR semble désormais vouloir s'y intéresser.

## L'affichage des taux de réussite par centre d'examens, écarté ?

Lors du COPIL « *Rendez-vous permis* » de juillet 2020, la DSR a indiqué vouloir mettre à disposition des candidats et AE via une carte interactive, les taux de réussite moyens par centre d'examen.

Le SNICA-**FO** est opposé à cette mesure aux conséquences délétères tant pour les IPCSR que pour les candidats.

### Pourquoi ?

- Parce que les IPCSR officiant sur des centres où les taux de réussite sont plus faibles seraient stigmatisés et des tensions (voire des agressions) pourraient ainsi resurgir. Un taux de réussite plus faible sur un centre d'examen s'explique par de multiples facteurs : qualité de la formation, public rencontré, etc.).
- Parce qu'à terme, certains centres se trouveraient menacés de fermeture, les candidats privilégiant naturellement ceux où les taux de réussite sont plus élevés.
- Parce que c'est la proximité du service public qui en pâtirait, ainsi que la variété des lieux de mission des agents.

Le SNICA-**FO** a donc argumenté sur ces effets pervers auprès du sous-directeur ERPC et a [écrit dans la foulée à la DISR](#).

Face à nos arguments réitérés lors des audiences qui ont suivi, Marie Gautier-Melleray a pris la décision de renoncer, confirmant qu'elle n'était pas convaincue par la plus-value de cette disposition.

- ➡ Le SNICA-**FO** ne peut que se féliciter de cette décision qu'il a contribué à faire émerger en s'appuyant sur une analyse précise et exhaustive de la nocivité d'un tel projet.
- ➡ Il conviendra d'être vigilant sur la durée afin que ce projet ne réapparaisse pas à l'avenir.

# COVID-19 : des conditions de travail dégradées aux tensions supposées sur les places d'examen

---

## La période ante-confinement...

**Dès le mois de février 2020**, face à l'extension de l'épidémie de COVID-19, le SNICA-**FO** a rappelé à tous les niveaux de l'Administration les spécificités de nos missions (contacts rapprochés avec les usagers en milieu confiné) et demandé la mise en œuvre de mesures d'urgence.

Nos délégués syndicaux ont saisi par écrit leurs directeurs ou préfets qui, localement, sont responsables des conditions sanitaires d'exécution des missions. Ils sont intervenus dans les instances locales (CHSCT et CT). Le même travail a été fait au plan national.

De même, les conditions d'exercice des missions des DPCSR ont soulevé de multiples questions dans la mesure où ils travaillent à proximité de leurs collaborateurs et qu'ils sont amenés à recevoir des usagers.

**Le 5 mars 2020**, le SNICA-**FO** a mis à disposition des IPCSR et DPCSR un « [Aide-Mémoire DROIT DE RETRAIT](#) », dédié au Covid-19.

**Le 6 mars**, nous avons écrit au ministre de la santé pour le sensibiliser aux conditions d'exercice de nos missions qui nécessitent des dispositions particulières.

## Le SNICA-**FO** demande l'annulation de tous les examens sur l'ensemble du territoire

**Le 13 mars**, face à l'intolérable passivité de l'Administration après l'allocution du président de la République, et alors que l'OMS qualifiait désormais cette épidémie de pandémie mondiale, le SNICA-**FO** [demandait solennellement au DISR par intérim et au secrétaire général du MI](#) d'ordonner l'annulation jusqu'à nouvel ordre, de tous les examens du permis de conduire sur l'ensemble du territoire national, dans les délais les plus brefs, avec maintien de la rémunération.

**Le 13 mars** toujours, en l'absence de réaction de la DSR et du secrétaire général du MI, nous avons saisi par [courrier le ministre de l'Intérieur](#), en le pressant de prendre la seule décision cohérente avec les propos tenus la veille par le Président de la République, à savoir l'annulation des examens.

**Le dimanche 15 mars** enfin, il a été annoncé aux BER que les examens seraient annulés dès le lundi 16.

## « Nous n'accepterons pas de courir le moindre risque lors de la reprise d'activité ! »

Dès cette annulation décidée, le SNICA-**FO** s'est tout de suite emparé du sujet de la reprise d'activité pour qu'elle s'effectue dans les meilleures conditions, l'anticipation étant requise.

L'attitude irresponsable de l'Administration avant le confinement nous enjoignait de maintenir la pression afin que la DSR ne renvoie pas les IPCSR dans les voitures au sortir du confinement, comme si de rien n'était.

Nous avons indiqué que nous revendiquons un haut niveau de protection : le SNICA-**FO** l'a réaffirmé : « *il ne s'agit plus de tergiverser, ni de trouver un compromis acceptable entre production d'examens et santé des agents* », il s'agit de garantir une reprise d'activité en toute sécurité.

## Le retour de la menace de privatisation...

**Le 05 mai**, lors d'une réunion entre la DSR, le Ministère de la Santé et les syndicats représentatifs, le DSR par intérim a évoqué des délais d'attente trop longs et des « *petites voix qui vont se faire entendre* » en faveur de la privatisation.

Pour le SNICA-**FO**, aucun amalgame n'était cependant permis : sans des conditions suffisantes de sécurité sanitaire, l'Administration prenait le risque évident qu'il n'y ait pas d'examen.

**Le 7 mai**, face à l'incapacité de la DSR d'envoyer des consignes claires aux BER, le SNICA-**FO** a demandé le report d'une semaine de la reprise d'activité au sous-directeur.

Au total, il aura fallu plus de 6 semaines (et une nouvelle intervention du SNICA-**FO** lors du CHSCT des DDI) pour que le ministère de la santé entérine un protocole que la DSR reprenait à son compte à travers une note du 22 mai, soit plus de 10 jours après la fin du confinement !

## Le protocole sanitaire

Le protocole étant désormais en vigueur, pour le SNICA-**FO**, ce sont les remontées de terrain sur les conditions de travail qui guideraient nos prises de positions.

A notre demande, la DSR a décidé de réduire le nombre d'unités (toutefois pas autant que ce que nous le revendiquions).

Mais dès la reprise d'activité la grande majorité des collègues faisaient remonter les soucis liés au port de la visière, à l'impossibilité d'utiliser le climatiseur et à l'utilisation de housses plastiques.

**Le 12 juin**, le SNICA-**FO** obtenait une audience en urgence sur ce sujet avec le DSR et le sous-directeur ERPC. En parallèle nous saisissions à la DGS pour l'inviter à trouver des solutions.

## Tensions sur les places d'examen : retour du spectre de la privatisation

Mais voilà qu'entre temps, les organisations professionnelles des AE commençaient à dénoncer dans les médias un certain nombre de tensions sur les places d'examen. L'UNIC, fidèle à son idéologie libérale, demandait de nouveau la privatisation des examens.

La DSR décrétait immédiatement le retour au nombre d'unités maximum pour chaque catégorie à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020 avec suppression des vérifications.

**Le 18 juin**, alors que des informations provenant de sources internes à l'Administration nous alertaient sur un projet de la DSR de passer à 14 unités B/jour, [nous écrivions immédiatement au DISR par intérim.](#)

Face à la levée de bouclier, le DISR démentait dès le lendemain le projet de passage à 14 unités mais ne répondait pas sur le fond : les grandes difficultés que rencontreront les IPCSR à assurer des journées complètes avec un protocole contraignant et la perspective des fortes chaleurs.

**Le 24 juin**, face à un nombre croissant d'IPCSR victimes de malaises et contraints de cesser le travail, le SNICA-**FO** rappelait aux IPCSR les deux possibilités qui s'offraient en pareils cas :

1. L'arrêt pour accident de service.
2. Ou, en fonction de leur propre perception du danger, le droit de retrait

Dans ce contexte le SNICA-**FO** a décidé de lancer une consultation afin de permettre à chacun de s'exprimer sur les moyens à mettre en œuvre (y compris par la grève) pour que la journée de travail des IPCSR soit compatible avec ce protocole, et que la santé des agents ne soit pas sacrifiée au prétexte d'un manque de places d'examens.

## Cette démarche a immédiatement poussé la DSR et le ministère de la santé à réagir.

**Le 26 juin** des éléments de modification du protocole sanitaire étaient portés à notre connaissance : exit les visières et les housses plastiques mais obligation d'équiper les véhicules écoles en examen d'une paroi souple entre l'avant et l'arrière... dès le 6 juillet !

Cette dernière disposition se plaçait dès lors au centre d'une polémique : les organisations professionnelles (OP) ayant déclaré qu'elles ne seraient pas en mesure de procéder à cette installation.

Or, selon les consignes de la DSR si les parois ne sont pas installées, des milliers d'examens seraient donc annulés chaque jour à partir du 6 juillet ! Une telle situation serait extrêmement préjudiciable pour les usagers et générerait en outre des tensions, voire des agressions sur les centres d'examens et dans les BER.

Le SNICA-**FO** a donc immédiatement saisi la sous-direction ERPC, puis directement la nouvelle DISR. La FSMI-**FO**, mandatée par le SNICA, a porté le même message le mercredi 1<sup>er</sup> juillet lors du comité technique ministériel du MI.

Au final le protocole était suspendu... le temps qu'un nouveau soit prêt !

**Le 17 juillet**, la DSR faisait ainsi parvenir aux BER la nouvelle mouture du protocole sanitaire : exit paroi souple et visières...

Pour le SNICA-**FO**, le protocole sanitaire ne doit pas servir de variable d'ajustement aux conditions de travail. C'est bien la programmation de la journée de travail qui doit être réduite pour rendre le protocole tenable.

Enfin, le SNICA-**FO** rappelait que le protocole appliqué en leçon doit être parfaitement identique à celui de l'examen. Toute différence apparaissant comme incompréhensible et source de tensions sur le terrain.

## La revalorisation des examens supplémentaires

**Le 13 juillet 2020**, lors de notre première rencontre avec la nouvelle Déléguée interministérielle, le SNICA-**FO** avait entre autres revendiqué la revalorisation de la rémunération des examens supplémentaires.

Si la décision de les revaloriser avait été prise au mois de septembre suivant, les textes quant à eux, tardaient à être publiés. Le SNICA-**FO** était donc revenu à la charge plusieurs fois côté DSR et DRH, et face au retard pris, avait même demandé la rétroactivité de la revalorisation.

L'arrêté, enfin publié est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre, mais sans caractère rétroactif. Le texte étend la possibilité d'effectuer ces examens à l'ensemble des personnels qualifiés (agents de la poste, DPCSR...).

## 2<sup>ème</sup> confinement : les IPCSR et DPCSR de nouveau livrés à eux-mêmes

**A compter du 30 octobre**, alors que les examens étaient maintenus, les auto-écoles quant à elles devaient rester fermées : une logique technocratique qui échappait à l'entendement et qui faisait renaître la colère des organisations professionnelles.

En parallèle, les plannings commençaient à se vider car les enseignants ne souhaitaient pas présenter des candidats qui n'avaient pas pris de leçons depuis des semaines. Une situation inédite à laquelle la DSR répondait par un premier mail laconique sur le seul maintien des plannings.

## Non au placement en congé d'office !

Alors que les instructions de la DGAFP ouvraient la possibilité d'imposer des congés dans ces situations, le SNICA-**FO** [écrivait au secrétaire général du MI](#) pour lui demander de diffuser des consignes visant à empêcher ce type d'initiative locale.

**Le 10 novembre**, la DISR se contentait de rappeler aux services déconcentrés que « *le redéploiement sur d'autres missions en lien avec les compétences de chaque agent doit être recherché préalablement à toute autre solution* », y compris en les affectant « *temporairement dans les services en charge des missions de sécurité routière(...)* ».

Le recours aux ASA restait possible mais les consignes laissaient toujours penser que des jours de congés, RTT ou récup pouvaient être imposés aux IPCSR et DPCSR.

Le SNICA-**FO** faisait valoir son positionnement dans tous les départements où des velléités de ce type surgissaient : non aux congés imposés ! Le recours à d'autres tâches y compris en télétravail ou le positionnement en ASA restaient les seules options acceptables !

## Protocole sanitaire : le SNICA-**FO** interpelle le CHSCT des DDI

Lors du CHSCT des DDI du 5 novembre 2020, la délégation **FO** a interpellé directement l'Administration sur la situation particulière des IPCSR et DPCSR. En réponse, M. JULLIARD, DSR-adjoint, déclarait que le protocole actualisé en juillet dernier était toujours appliqué et qu'il était « *plutôt bien respecté* ». Il ajoutait qu'aucun cas de COVID déclaré n'est à sa connaissance « *lié aux activités exercées par les IPCSR* »...

Une curieuse façon d'interpréter la situation lorsqu'on sait combien il est difficile de déterminer l'origine des contaminations. Pour le SNICA-**FO**, c'est plutôt l'exposition des IPCSR à la COVID qui ne peut être déconnectée de leurs conditions de travail.

Quant aux manquements constatés par les IPCSR sur le respect du protocole sanitaire (notamment la désinfection des véhicules), la DSR a expliqué qu'ils étaient déjà été signalés par le SNICA-**FO**. Mais à ce stade, notre demande de rappel à l'ordre à destination des AE et des services déconcentrés ne semblait pas avoir été retenue...

- Durant cette séquence qui n'est pas terminée à l'heure où ce mandat s'achève, le SNICA-**FO** a donc répondu semaine après semaine aux attentes légitimes de ses mandants :
  - En obtenant l'annulation des examens sur l'ensemble du territoire lors du 1<sup>er</sup> confinement et la mise en œuvre d'un protocole sanitaire avant la reprise,
  - En s'appuyant sur des remontées de terrain régulières pour se faire le porte-parole des attentes des IPCSR et DPCSR
  - En mettant à leur disposition tous les moyens légaux de se soustraire à des situations insupportables : droit de retrait ou arrêt pour accident de service,
  - En obtenant une revalorisation des examens supplémentaires,
  - En empêchant des mises en congés d'office pendant la fermeture des auto-écoles en fin d'année.
- Une fois de plus, démonstration est faite que l'ancrage local du SNICA-**FO**, son contrepoids national et son militantisme actif restent les meilleures garanties de défense des intérêts des IPCSR et DPCSR.

# Agressions : l'Administration est responsable de la sécurité de ses agents

---

## Le constat alarmant...

Si les conditions de travail ont été érigées en priorité numéro un dans la feuille de route du mandat qui se termine, rappelons qu'au sein de cette thématique, la sécurité des IPCSR et DPCSR a toujours été un sujet de préoccupation majeur pour notre organisation syndicale.

Obtenues par le seul SNICA-**FO**, alors que les 2 autres organisations syndicales étaient contre, l'ADR et son extension à toutes catégories consacraient un progrès historique en matière de sécurité au travail.

Hélas depuis 2017, le nombre d'agressions a considérablement augmenté. De l'insulte à l'agression physique en passant par les menaces de mort, ces situations sont toujours traumatisantes pour les IPCSR et DPCSR. Il est à noter que l'augmentation de ces agressions est concomitante à la baisse continue des taux de réussite depuis la mise en œuvre de la 13<sup>ème</sup> unité en août 2014.

## La réaction du SNICA-**FO**

Les délégués syndicaux du SNICA-**FO** sont en capacité de venir en aide aux IPCSR victimes en utilisant notre kit agression pour les accompagner dans leurs démarches.

Lorsque ces situations se présentent, les collègues du département souhaitent souvent manifester leurs inquiétudes en ne reprenant pas le travail de la journée.

Le SNICA-**FO** non-seulement soutient ces mouvements de solidarité mais les encourage. Ces faits ne doivent jamais se banaliser et chaque réaction solidaire et collective permet de mettre l'Administration face à ses responsabilités.

Comme aucune disposition ne peut en effet être efficace à elle seule, le SNICA-**FO** a présenté ses revendications sous la forme d'un [dispositif complet](#) qui repose sur 3 piliers :

1. Dissuasion
2. Accompagnement
3. Sanctions

Une réponse de la DSR nous est parvenue le 20 juillet 2017 ([cliquer ici](#)).

Mais pour le SNICA-**FO**, elle était notoirement insatisfaisante : des décisions étaient prises, mais elles se révélaient trop timides et leur mise en œuvre trop lente.

## Le SNICA-**FO** saisit directement le ministre de l'intérieur et demande audience.

Au terme de trois audiences avec son cabinet, entre septembre 2017 et janvier 2018, deux autres revendications du SNICA-**FO** étaient alors actées :

1. La rédaction et la diffusion aux services déconcentrés d'une nouvelle [note agression en juillet 2018](#) qui avait le mérite d'exister mais restait encore lacunaire.
2. L'intégration dans la loi ([24 décembre 2019](#)) de la possibilité offerte aux préfets de prononcer une mesure d'interdiction provisoire de se présenter à l'examen (+ [note DSR du 15 juin 2020](#)). Cette mesure concernait également nos collègues postiers mis à disposition pour effectuer les examens du permis de conduire. La durée de l'interdiction pouvait s'étendre jusqu'à 2 mois pour les faits d'outrage et jusqu'à 6 mois pour les faits de violence.

Pour conclure sur le volet agression, 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 : agent de sécurité, équipement de tous les points de départ, etc.

Le SNICA-**FO** rappelle par conséquent le caractère incontournable des mesures dites "*de dissuasion*" et continuera à peser de toute sa représentativité pour contraindre l'Administration en ce sens.

### 🔄 L'action continue du SNICA-**FO** sur ce thème a permis des avancées notables :

- Réduction sensible du nombre d'agressions,
- Soutien et accompagnement des collègues victimes par leur administration,
- Mise en œuvre, à côtés des sanctions pénales, de mesures conservatoires qui interdisent à un agresseur de repasser son examen jusqu'à 6 mois, tant qu'il n'est pas jugé.

# La journée de travail : un combat permanent

---

## La journée de travail

Sur le respect du temps de travail et la diminution des cadences insoutenables (imposées par l'ajout de la 13<sup>ème</sup> unité et par les procédures d'évaluation actuelles), l'aboutissement des revendications passe par un travail de longue haleine, constitué de plusieurs étapes, débutées avant la mandature actuelle.

Pour rappel, la politique du SNICA-FO sur ce thème, repose sur une stratégie en 2 parties :

1. Avancer au maximum sur le toilettage des tâches administratives de l'examen ainsi que sur le toilettage de la procédure d'évaluation ([Cliquez ici](#))
2. Puis revendiquer une diminution d'unité(s) pour retrouver des conditions d'exercice correctes. Le SNICA-FO rappelle depuis le début de cette séquence, que même si l'ensemble de nos propositions étaient retenues, les gains ne seraient vraisemblablement pas suffisants pour exclure une diminution d'unités. Nous sommes le seul syndicat à dénoncer les conséquences de cette 13<sup>ème</sup> unité.

## La contribution sur le toilettage de la procédure et l'allègement des tâches administratives (décembre 2016)

Depuis 4 ans, le SNICA-FO défend sans relâche son [cahier de revendications](#).

Aujourd'hui nous avons obtenu :

- La dématérialisation presque totale des documents d'examen : actuellement, ne reste que le bordereau dont la dématérialisation est en cours avec des modalités plus ou moins acceptables suivant les départements.
- L'automatisation des contrôles administratifs par la tablette : les délais réglementaires mais aussi prochainement avec « *Rendez-vous permis* », la validité de l'ETG.
- L'automatisation de la saisie des EECSR et des candidats : la descente automatique des candidats et des AE sera effective avec la généralisation de « *Rendez-vous permis* ».
- L'allègement de la présentation de l'épreuve aux candidats : conséquence inattendue du Covid, la DSR, après avoir allégé le discours de départ, permet désormais la présentation collective de l'épreuve en permis B.
- La suppression du test de la vue (obtenue en novembre 2018)

- La suppression de l'annonce de début et de fin de la conduite autonome
- Le tirage au sort pour les vérifications intérieures et extérieures du véhicule : ce qui contraint malgré tout le candidat à travailler l'ensemble des vérifications, ne sachant pas à l'avance ce sur quoi il sera interrogé.
  - ↳ *Attention car avec la procédure « Covid », il ne s'agit plus d'un tirage au sort mais d'une suppression de ces vérifications : nous devons être vigilants pour que cette disposition ne soit pas pérennisée.*

## Le chronométrage comme outil imparable de lutte contre les dépassements du temps de travail

Au-delà du toilettage des procédures d'évaluation, la question du nombre d'unité quotidien restait pour le SNICA-**FO**, un sujet d'actualité.

Visiblement, la DSR ne partageait pas notre point de vue : qu'à cela ne tienne, chronométrons les journées de travail et le résultat s'imposera à tous !

Un chronométrage exhaustif des journées d'examen tel que nous le pensions devait également comprendre le temps dédié aux tâches administratives qui devaient donc être préalablement listées (jusqu'ici aucun texte ne les précise).

Le chronométrage est un outil rationnel qui nous a permis à plusieurs reprises dans le passé d'acter des avancées notables pour les IPCSR.

- **Dans les années 90**, le chronométrage de l'examen PL revendiqué par le seul SNICA-**FO** a permis de réduire la journée d'une unité.
- **En 2009-2010**, le chronométrage de la journée B, revendiqué par le SNICA-**FO**, contre l'avis de l'Unsa et la CGT a permis d'aboutir à l'octroi de 4 jours de congé supplémentaires par an pendant 5 ans.
- **En 2015**, le SNICA-**FO** a obtenu l'accord du DISR de l'époque, JR Lopez, pour le lister les tâches administratives et chronométrer les journées de travail. Mais son départ 2 mois après a servi de prétexte à l'Administration pour revenir sur l'engagement.
- **En 2019**, le chronométrage du nouvel examen moto a permis de mettre en œuvre l'unité à 12 minutes au lieu de 10 initialement avancées par la DSR.

- Pour le SNICA-**FO**, le chronométrage reste donc un outil majeur dans la lutte contre les dépassements du temps de travail.
- Pour l'heure, il reste à aboutir à un listage complet des tâches administratives, et à étendre le chronométrage aux examens B et PL.
- La tête de pont obtenu avec le chronométrage de l'examen HC moto servira d'appui pour la suite.

# Les périodes de fortes chaleurs : un enjeu sanitaire

---

Les conséquences d'une forte chaleur sur les conditions de travail des IPCSR peuvent être extrêmement préjudiciables. Elles ont des répercussions directes sur leur santé : insolations, maux de tête, déshydratation, soucis respiratoires, crampes musculaires etc.

D'autres risques vitaux sont également à prendre en compte : coups de chaleur, malaises et même diminution de la vigilance. Dans le cadre de l'examen du permis de conduire, les conséquences potentielles sur la sécurité du véhicule, de ses occupants et des autres usagers de la route sont évidentes.

Certains agents sont par ailleurs plus sensibles à ces effets : les femmes enceintes, les individus souffrant de problèmes cardiovasculaires, d'insuffisances respiratoires ou rénales, de diabète etc. Les personnes soumises à des traitements médicamenteux comme les diurétiques, anti-inflammatoires, neuroleptiques, antidépresseurs sont également concernées.

## Le SNICA-FO encore et toujours force de propositions

La récurrence des épisodes de fortes chaleurs constatée ces dernières années, et la survenance de canicules ont conduit le SNICA-FO à effectuer un travail, précis et très exhaustif sur le sujet.

C'est ainsi qu'un [dossier complet](#) est mis à disposition de nos délégués syndicaux pour les aider à œuvrer dans leur département, auprès de leur hiérarchie et au sein des instances locales (CT et CHSCT).

Ce dossier qui a vocation à être ajusté en fonction des évolutions climatiques et des remontées de terrain, tient compte notamment des premières « alertes rouges » observées à l'été 2019.

Il comprend :

- L'Aide-Mémoire « Pas à Pas » présentant [un éventail des revendications](#) qui peuvent être portées localement,
- L'Aide-Mémoire « Référentiel complet », comprenant l'ensemble des définitions et des références réglementaires qui permettront de construire l'argumentaire,
- Les différentes annexes réglementaires,
- Le courrier type aux médecins de prévention,
- La déclaration d'accident de service.

Pour le SNICA-FO, il ne s'agit pas d'imposer sans concertation préalable, des aménagements qui pourraient mettre en difficulté certains collègues (exemples : aménagement des horaires de début ou de fin de service incompatibles avec les contraintes familiales, journée mixtes exigeant des déplacements, du transport de matériel supplémentaire...) mais de trouver une organisation de travail permettant à chacun de réaliser ses missions en réduisant au maximum les risques pour sa santé, celle des candidats et des enseignants.

Les périodes de fortes chaleurs qui font peser des dangers graves sur la santé des IPCSR, vont être amenées à se multiplier à l'avenir, ce sujet reste donc une priorité pour le SNICA-**FO**.

Rappelons ici, comme nous le faisons pour le dossier « *agressions* » par exemple, que l'Administration en tant qu'employeur a le devoir de tout mettre en œuvre pour assurer la sécurité de ses agents.

☞ **Notons que les revendications du dossier fortes chaleurs que nous portons depuis 2018 ont déjà permis de nombreuses avancées dans les départements :**

- Aménagements des programmations : Moto et PL uniquement le matin par exemple,
  - Adaptation des horaires de travail : commencer plus tôt pour alléger les après-midi
  - Augmentation des temps de pause par la diminution du nombre d'unités
  - Aménagements de centres d'examens ou création de centres équipés,
  - Mise à disposition d'équipement : brumisateurs-ventilateurs ou climatiseurs
  - Fourniture de glacières et de bouteille d'eau,
  - Mise à disposition d'équipements individuels : casquette, crème solaire etc.
  - Accord pour autoriser des tenues plus adaptées (bermudas, chaussures légères etc.)
- ☞ Pour le SNICA-**FO**, les avancées déjà obtenues dans certains départements constituent des « *conquis* » qui serviront de points d'appui pour aller plus loin à l'avenir.
- ☞ Ces exemples seront également précieux pour appuyer les revendications dans les autres départements.
- ☞ Dans le même temps, les IPCSR et DPCSR constatent que des avancées notables sont possibles, ce qui renforce leur détermination et alimente ainsi le rapport de force qui permet de nouvelles avancées... le cercle vertueux est enclenché.

# DPCSR : RPS et fatigue au quotidien

---

La section encadrement du SNICA-**FO** s'est également approprié l'objectif prioritaire de la mandature, à savoir l'amélioration des conditions de travail.

Pour la section encadrement, l'opérationnalisation de cet objectif s'est notamment traduite par la création d'un groupe de travail interne, ouvert à des DPCSR adhérents et dédié à la réflexion sur ce sujet.

Le but poursuivi restait bien entendu l'amélioration du quotidien professionnel des DPCSR, la définition précise de leurs missions statutaires, y compris pour les délégués principaux, et le développement des perspectives de carrière.

Le groupe de travail s'est donc réuni à plusieurs reprises entre 2018 et 2019, mais l'année 2020 et son lot de confinements n'a pas permis de renouveler l'exercice.

L'état des lieux initial qui s'appuyait sur le quotidien des DPCSR était sans appel :

- Un corps d'encadrement avec des contraintes spécifiques fortes : les IPCSR sont disséminés sur l'ensemble du territoire du département, peu joignables du fait de leurs impératifs d'examen. Les relations directes sont rares (réunions techniques ou entretiens professionnels...)
- Poste fortement exposé : usagers, EECSR, préfecture, DDT(M) ou DDPP et DSR
- Enchaînement des réformes à un rythme élevé, mise en place de nouvelles missions...
- Journées de travail très denses et particulièrement longues
- Forte exposition aux RPS
- Peu ou pas de perspectives d'évolution professionnelle

C'est ainsi que ce travail en profondeur a permis de constater qu'un nombre croissant de DPCSR font part de leur fatigue au quotidien face à des contraintes et sollicitations de toutes natures qu'ils ne parviennent pas à satisfaire à la hauteur de ce qu'il souhaiterait (RPS).

**A la rentrée 2019**, le groupe a produit un travail remarquable qui s'est traduit par la rédaction d'un cahier de revendications très étoffé de plus de 10 pages, que nous avons choisi de scinder en trois parties afin de le défendre plus efficacement face à l'Administration.

La section encadrement a donc choisi de concentrer la première partie de [ces analyses et propositions](#) aux problèmes de communication entre la DSR-ERPC et les BER, ainsi qu'aux carences en matière d'organisation, d'outils, et aux soucis rencontrés pour le suivi des pratiques professionnelles des IPCSR.

Sur chacun de ces trois chapitres, l'analyse précise était toujours ponctuée de revendications claires, légitimes et parfois innovantes.

La section encadrement revendiquait notamment :

- La fin de la communication à sens unique, trop dense, désordonnée et approximative : la DSR doit entendre les propositions du terrain et entreprendre un travail de concision et d'anticipation dans ses consignes.
- La fin de l'omerta sur certains sujets sensibles comme la fraude à l'ETG.
- La mise à disposition d'outils informatiques performants. La section encadrement dénonce également les carences d'Aurige et pose des pistes d'améliorations concrètes y compris pour les tablettes et postes nomades. Elle appelle au remplacement plus régulier ce matériel qui apparaît très « fatigué »...
- Un renforcement des services informatiques locaux qui souvent manquent de réactivité faute d'effectif suffisant...
- La mise à disposition d'un outil harmonisé et efficient de conception des tableaux de travail
- La transmission d'un cadrage précis sur la procédure à respecter dans le cadre des audits quinquennaux.
- La mise à disposition d'outils dédiés à l'harmonisation des pratiques (et non des taux de réussite), comme s'y était engagé la DSR.

Au-delà de ce travail, la section encadrement a régulièrement communiqué par mail auprès des DPCSR. Une communication qui s'opérait également via les sms hebdomadaires que recevaient tous nos adhérents et sympathisants.

Enfin les échanges téléphoniques étaient réguliers, notamment sur des sujets plus personnels tels que ceux concernant la carrière ou des difficultés dans l'exercice des missions.

La section encadrement a également soutenu les demandes de mobilité qui nous parvenaient et nous avons été présents dans les discussions bilatérales qui concernent les promotions (à noter, la CGT, qui n'était pas représentative au MI, n'était pas invitée à ces réunions).

- ➡ La section encadrement du SNICA-**FO** entend conforter l'audience du SNICA-**FO** auprès des délégués.
- ➡ Pour ce faire, le SNICA-**FO**, qui est à l'origine de la création de corps des DPCSR (statut de 1997), s'est appuyé sur un travail collectif en lien direct avec les délégués, sur des revendications concrètes, et sur une communication parfois ciblée sur les seuls DPCSR.

# APEP ou Application Pratique Extrêmement Pénible

Depuis le déploiement de la première version de l'APEP en 2015, le SNICA-FO a publié plus d'une vingtaine de posts sur ce sujet ! Et autant de saisines de la DSR qui systématiquement promet un fonctionnement optimal... dès la prochaine version.

**A la fin 2017** trois revendications du SNICA-FO étaient d'ores et déjà actées :

- 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.

Pour autant, trois ans après, force était de constater qu'un certain nombre de soucis demeuraient.

C'est la raison pour laquelle le SNICA-FO continuait d'œuvrer sans relâche sur ce dossier. Ce travail était d'autant plus important dans le cadre de l'expérimentation « *Rendez-vous permis* » qui sera vraisemblablement généralisée à l'ensemble du territoire national au cours de l'année 2021.

**Le 6 novembre 2020**, suite à de nombreuses remontées de terrain, nous faisons parvenir un document de synthèse à ERPC et obtenions deux audiences bilatérales strictement consacrées à ce sujet.

Pour la première fois, nous avons pu échanger directement avec des représentants de CAP GEMINI et des agents en charge de la modernisation des outils Aurige, « *Rdv-permis* » et APEP.

Nous avons abordé en profondeur tous les problèmes techniques rencontrés au quotidien et [obtenu l'assurance](#) qu'ils seraient traités, pour la quasi-totalité dès le mois de janvier 2021.

⇒ Nous avons par ailleurs obtenu la mise en place d'une « *chaîne de soutien* » exclusivement dédiée à ces problèmes :

- Diffusion d'une fiche « *remontée utilisateurs* » qui contiendra tous les renseignements nécessaires à un traitement plus rapide des problèmes par ERPC.
- Mise en place d'une boîte mail nationale spécifique pour notamment réceptionner ces fiches qui seront traitées par une personne ressource dédiée.
- Programmation de réunions de suivi tous les 2 mois pour tirer des bilans.

⇒ Le SNICA-FO se félicite de ces avancées et maintiendra la pression afin que ces premiers engagements se concrétisent et que la réactivité tant attendue d'ERPC sur ces sujets soit enfin au rendez-vous.

# La réforme moto, tête de pont sur le temps de travail

---

La réforme du nouvel examen moto a été présentée aux organisations syndicales le 10 mai 2019.

## Immédiatement, des revendications incontournables

### - L'opposition au projet d'ETM

Cet ETM marquait un nouveau recul du service public qui confiait au privé une épreuve théorique spécifique, privant ainsi les IPCSR d'une partie de leur évaluation et augmentant de fait le coût du permis. Le SNICA-FO revendiquait a contrario le maintien de l'interrogation orale réalisée par les IPCSR.

Le MI a néanmoins mis en œuvre cet ETM et a même affirmé qu'à l'horizon 2021, il en serait de même pour le PL !

### - La mise en œuvre d'une expérimentation avant tout déploiement

L'objectif était de faire en sorte que le déploiement ne se fasse que lorsque l'ensemble des problèmes auraient été réglés. Pour le SNICA-FO, l'expérimentation devait inclure un chronométrage des différentes tâches à effectuer en conditions réelles (y compris circulation).

La DSR a refusé cette expérimentation, évoquant le refus du ministre sur cette question.

### - La durée de l'unité

La DSR souhaitait mettre en place une unité à 10mn (ce qui dès le départ apparaissait comme très largement insuffisant) et 4 unités pour la circulation.

Une unité à 10mn permettait de réaliser jusqu'à 42 unités HC par jour !

Nous verrons plus bas, comment nous avons réussi à les faire reculer.

### - La formation des IPCSR et DPCSR

Echaudé par l'expérience de la réforme « Moto-PL » de 2013, qui s'était révélée très largement insuffisante et qui avait conduit la DSR à ajouter in extremis quelques jours supplémentaires créant une pagaille notoire dans l'organisation des BER, le SNICA-FO a d'emblée revendiqué 2 jours pleins de formation avec mise à disposition de motos et de formateurs qui ne soient pas des enseignants privés. Au final, si la DSR a opté comme nous le souhaitions, pour une formation interne et des mises en pratiques en extérieur, elle n'a retenu qu'un jour de formation pour la phase initiale... qu'elle a finalement dû compléter, suite à notre insistance, par une demi-journée supplémentaire de rappel théorique au sortir du confinement.

### - La réduction du nombre d'unités durant les premières journées d'examen

Nous avons revendiqué une réduction du nombre d'unités sur les 10 premières journées d'examen de chaque IPCSR : 3 unités en moins le matin et idem l'après-midi.

Ici aussi, la DSR va dans le sens de notre revendication, mais décide de limiter à trois le nombre de journées réduites. La période de sortie de confinement verra acter une réduction de 100minutes de chaque journée d'examen moto (réduction qui prendra fin au 1<sup>er</sup> juillet 2020).

## La question cruciale du temps de l'unité

Dès le mois de juillet 2019 le SNICA-**FO** a procédé à des chronométrages incluant toutes les tâches à réaliser.

Nous avons rapidement eu confirmation que le temps proposé par la DSR-ERPC pour l'épreuve HC (10 minutes) était notoirement insuffisant.

Sur la base de ses chronométrages, le SNICA-**FO** a donc revendiqué une unité HC à 14 minutes, avec l'intégration de la maîtrise de la machine sans l'aide du moteur à la partie HC, une durée de 42 minutes pour la circulation (3 unités), soit un examen complet HC+CIR à 56mn.

Dès ce mois de juillet, nous avons également rédigé une [première contribution](#).

## Le chronométrage interne au SNICA-**FO**

Le 07 novembre 2019, le SNICA **FO** était reçu à la DSR en présence notamment du nouveau sous-directeur, Wassim Kamel. Parmi les thèmes abordés, la réforme du permis moto a occupé la majeure partie des échanges. Nous avons donc mis en avant notre chronométrage interne qui justifiait notre revendication de l'unité à 14 minutes.

Mais, de son côté ERPC restait arc-bouté sur la durée 10 minutes.

Le 02 octobre 2019, lors d'une audience avec Emmanuel Barbe, le SNICA-**FO** a donc proposé un chronométrage commun avec l'administration, ce que le DISR a fini par accepter non sans mal.

## Le premier chronométrage d'ERPC

Un chronométrage a donc été organisé par la DSR le 14 octobre sur le centre d'examen de Rungis (94).

Mais malheureusement, la délégation du SNICA-**FO** présente ce jour-là n'a pu que constater la mauvaise foi de l'Administration. En effet, seule la partie « *tout en un* » serait chronométrée ! Exit l'ensemble des autres tâches qui incombent aux IPCSR !

Exit notamment :

- Accueil des formateurs et des candidats
- Inscription des candidats dans la tablette avec vérification de l'identité et de l'équipement
- Tirage au sort de la piste
- L'installation et désinstallation de cette dernière
- L'annonce du résultat avec explication
- Transcription des résultats sur tablette et bordereau etc.

De plus les conditions de réalisation de l'épreuve étaient largement « optimisées » et ne reflétaient en aucun cas la réalité :

- Des candidats qui s'équipent parfaitement bien, sans délai et au bon moment,

- Des candidats qui ne cherchent pas leurs affaires, (personne n'a laissé sa pièce d'identité dans la voiture école ou le blouson à l'extérieur...)
- Des candidats qui sont toujours prêts et n'hésitent jamais
- Des candidats qui ne posent aucune question et ne font aucune remarque
- Aucun échange avec le(s) formateur(s)
- Des changements de candidats parfaitement exécutés sans temps morts...
- Pas de changement de pistes en cours de demi-journée comme prévue par la procédure

L'objectif de la DSR était clair : faire rentrer de force l'épreuve hors circulation dans les 10 minutes prévues, sans tenir compte de l'ensemble des tâches à effectuer.

Le SNICA-FO n'a donc pas participé à cette mascarade et a immédiatement quitté les lieux.

**Lors de l'audience du 07 novembre** le SNICA-FO a dénoncé ce procédé et a exigé un chronométrage intégral de l'épreuve.

Pour le SNICA-FO l'équation était claire, si l'administration était aussi certaine qu'elle le prétendait que l'ensemble des tâches à effectuer pouvaient l'être en 10 minutes, qu'elle le démontre par un chronométrage qui reflète l'exacte réalité du terrain !

## **Le SNICA-FO obtient un second chronométrage**

C'est ainsi qu'à force de pousser l'Administration dans ces retranchements, nous obtenions la mise en place d'un nouveau chronométrage au mois de janvier 2020.

Un chronométrage plus réaliste mais encore largement « *optimisé* » (tablette déjà ouverte et parfaitement opérationnelle, désinstallation de la piste non comptabilisée ou encore candidats très réactifs et prêts, échanges inexistant avec le formateur, etc.).

Dans le même temps, nous constatons que la DSR avait largement élagué les tâches à effectuer :

- Confirmation de la suppression de la démonstration du « *tout-en-un* » par le moniteur conformément à notre revendication
- Suppression de l'installation de la piste : la procédure prévoit désormais de la confier au formateur (ou à l'accompagnant).
- Contrôle exclusivement visuel de l'équipement (et l'obligation désormais prévue par la procédure sous la pression du SNICA-FO, de déresponsabiliser l'IPCSR en cas d'accident).
- Un seul essai à l'exercice sans l'aide du moteur.

Au final, le chronométrage faisait apparaître un temps de 49' pour 6 candidats (soit un peu plus de 8' par unité).

Mais au-delà des avancées obtenues par le SNICA-FO et de la suppression des tâches citées plus haut, nous devons porter une revendication afin de réintégrer les tâches non-chronométrées, de prendre en compte les aléas les plus fréquents et de permettre des temps de relâche de l'attention.

## C'est ainsi que le SNICA-FO a porté la revendication de l'unité à 12 minutes

L'unité circulation serait alors ramenée à 36 minutes (soit 3 unités).

Pour les IPCSR, il convenait cependant de maintenir le « *temps de gestion* »\* de 10' que nous connaissions pour l'épreuve en circulation. Pour ce faire, la durée de la conduite effective devait être fixée à 26'.

*\*Temps de gestion = durée théorique de l'unité - temps de conduite effective.*

*Actuellement : 35-25=10*

*Avec notre proposition : 36-26 = 10*

Or à cet instant, la proposition de la DSR fixait à 40' la durée de la circulation et prévoyait entre 32 et 35mn de conduite effective : en somme une forte augmentation du temps de conduite et une réduction du temps de gestion !

### **Pour le SNICA-FO :** **Rehausser le niveau d'exigence OUI !** **Augmenter le temps de conduite NON !**

Si le SNICA-FO partageait l'idée de rehausser le niveau d'exigence de l'examen, nous considérons en revanche que l'augmentation du temps de conduite effective ne participait pas de cet objectif et n'apportait pas de réelle plus-value.

Les IPCSR qui ont réalisé des examens B à 22 minutes se souviendront notamment que le passage à 35 minutes confirme notre propos. Il serait par exemple plus porteur en matière de sécurité routière de rendre enfin le « 0 » éliminatoire, tel que nous le revendiquons !

L'augmentation du niveau d'exigence en circulation serait de toute façon une réalité, puisque le seuil de réussite à l'examen passait de 17 à 21 points selon la proposition de l'Administration.

Notre revendication permettait ainsi d'éviter des cadences intenable autant pour le HC que la circulation.

Elle permettait également de mener une journée d'examens, même si le nombre d'unités HC augmentait, en limitant la dégradation des conditions de travail, ce qui n'était absolument pas le cas dans l'hypothèse de l'unité à 10'. ([Cliquez ici pour voir le tableau comparatif](#)).

### **A l'issue de cette audience, la DSR-ERPC a indiqué « étudier » notre proposition**

**Au mois d'avril 2020**, profitant de nos audiences hebdomadaires avec le sous-directeur sur le sujet du Covid-19, le SNICA-FO a insisté de nouveau afin que la période de confinement soit mise à profit pour décider de la mise en œuvre de l'unité à 12' dès la reprise d'activité.

**Le 30 avril au matin**, le sous-directeur ERPC nous confirmait que notre revendication serait mise en œuvre dès le mois d'août prochain (délai de mise à jour Aurige). Un bilan de l'unité à 12 minutes serait fait à l'initiative de la DSR au mois de décembre 2020.

**Depuis le 1<sup>er</sup> août 2020**, la journée est donc composée de 35 unités au lieu de 42.

Cette nouvelle organisation devrait permettre de répondre à nos deux objectifs :

1. **Evaluer les candidats à une cadence plus soutenable quelle que soit la combinaison de la journée,**
2. **Ménager des temps de relâche de l'attention entre les exercices « tout-en-un », ce qui reste incontournable lorsqu'on doit enchaîner plusieurs de ces évaluations nécessitant une concentration maximale.**

Conformément à notre revendication, la durée de l'épreuve en circulation serait fixée à 36 minutes avec un temps de conduite effective ramené à 26', au lieu des 35' initialement prévues par la DSR.

C'était donc réelle satisfaction pour le SNICA-**FO** qui n'avait eu de cesse de se battre sur la durée de l'unité moto pendant 1 an !

## **Le travail du SNICA-**FO** sur la procédure**

En parallèle à la bataille menée sur le temps de l'unité, le SNICA-**FO** a œuvré sans relâche afin que la procédure d'évaluation soit à la fois cohérente et compatible avec des conditions de travail acceptables.

### **... des points négatifs...**

#### **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 2019, 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 !

#### **Qualité du freinage d'urgence**

Pour formaliser une de nos revendications sur l'évaluation de la qualité du freinage, la DSR a choisi d'utiliser une formulation 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** revendiquait le remplacement de cette phrase par une définition s'appuyant sur des critères observables.

#### **Zones neutralisées**

Sur les 4 zones neutralisées, la procédure prévoyait 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** revendiquait de prendre en compte la roue arrière systématiquement.

## ... mais également des points positifs...

### - Vérification de l'équipement

La DSR souhaitait limiter la vérification à un simple contrôle visuel pour gagner du temps.

Le SNICA-FO a alors exigé et obtenu que la responsabilité de l'IPCSR soit entièrement dérogée en cas d'accident notamment.

### - Pas de reconnaissance du parcours

Avec l'exercice « *tout en un* », la reconnaissance du parcours aurait contraint l'IPCSR à faire plusieurs allers-retours sur la piste et la masse d'informations données à ce moment-là aurait été contre-productive pour les candidats. Le parcours devait donc être appris lors de la formation.

### - Maintien de la possibilité d'évaluer la partie "extra lente" sans utiliser le chronomètre

### - Installation de la piste

La procédure prévoyait que l'accompagnateur installe la piste. La désinstallation se ferait en revanche par l'IPCSR. Sur ce thème l'unité à 12 minutes apportait une souplesse non-négligeable.

- Au-delà du travail effectué sur le contenu de la procédure, cette séquence met en valeur à la fois le résultat obtenu sur la durée de l'unité (et donc le confort de travail), mais également la stratégie victorieuse du SNICA-FO qui, une fois de plus s'est appuyée sur le chronométrage des tâches à accomplir pour atteindre son objectif.
- Le chronométrage interne, que nous sommes les seuls à avoir effectué, a servi d'appui à nos revendications tout au long de la séquence. Il a par ailleurs permis de discréditer le chronométrage « *hors sol* » de la DSR du 14 octobre (que l'Unsa a accepté sans réserve) et l'a contraint à en effectuer un autre en janvier 2020 qui a abouti quelques mois plus tard au résultat escompté.
- A l'heure où nous écrivons ces lignes la DSR évalue la pertinence de la procédure d'évaluation et du temps de travail dédié. Gageons que le sondage effectué auprès des DPCSR permettra de pérenniser cette unité à 12 minutes.

# Réactiver les missions de contrôle et de sécurité routière

---

Le SNICA-**FO** a toujours revendiqué que l'ensemble des missions de contrôles et de sécurité routière fassent partie intégrante de l'activité mensuelle des IPCSR et DPCSR.

**A l'été 2014**, le SNICA-**FO** rappelait que ces missions étaient statutairement attachées aux IPCSR et DPCSR et revendiquait leur réactivation.

**Dès 2015**, nous mettons sur la table une [contribution complète](#) sur le sujet à travers laquelle nous recensons les types de missions qui devraient être mises en œuvre.

Ces dernières années, la pression du SNICA-**FO** a permis la mise en œuvre de plusieurs d'entre-elles :

- Le contrôle des CSSR,
- Contrôle des OA,
- Contrôle des formations 7H,
- Contrôle du label qualité des AE... etc.

Mais force est de constater que ces missions, si elles existaient en théorie, restaient insuffisamment développées dans la pratique.

## Les suivis d'enseignement, une obligation légale

Le SNICA-**FO** continuait également de revendiquer la mise en œuvre des suivis d'enseignement qui consistaient à contrôler la conformité des enseignements dispensés, avec les programmes de formations.

Rappelons que ce contrôle **est** une obligation légale (art L213-4 du code de la route) qui n'est pas mis en œuvre par la DSR. A force d'abnégation, nous avons malgré tout réussi à faire renaître ces suivis d'enseignements par le biais des contrôles des formations ouvrant droit à conduire, dites « formations 7H ». Le pied est donc dans la porte, il s'agit désormais y mettre l'épaule.

## Le respect du temps de travail...

Très attentif au respect du temps de travail, le SNICA-**FO**, revendiquait également que la programmation de la journée, outre le temps nécessaire aux missions elles-mêmes et les temps de déplacement, prenne en compte la rédaction des différents rapports.

En ce sens, il était impératif que des consignes nationales soient diffusées auprès des services déconcentrés.

Pour l'heure la DSR, restait sur sa ligne de conduite habituelle et renvoyait ces discussions au plan local, prenant le risque de créer des inégalités de traitement entre les IPCSR d'un département à l'autre.

## Pour un volume incompressible de missions de contrôle chaque mois...

Pour le SNICA-FO, les missions de contrôles doivent devenir prioritaires 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 de ces derniers. Par ailleurs, l'objectif même de ces missions exige qu'elles soient programmées chaque mois.

Pour le SNICA-FO, il s'agissait donc de définir un volume minimal de l'activité d'un BER consacré à ces activités tous les mois (un socle minimal).

Le principe du socle permet :

- de programmer une part plus importante de l'activité à ces obligations mais jamais moins
- mais également de protéger le BER (donc les DPCSR) contre la pression toujours croissante de certains EECSR pour obtenir toujours plus de places d'examen.

Jusqu'ici, la DSR semblait comprendre le problème soulevé, indiquait que la discussion pouvait être engagée même si elle estimait que la mise en œuvre réglementaire ne serait pas aisée.

Pourtant pour le SNICA-FO, sans protection réglementaire et sans consignes fermes, le risque est important de voir des départements effectuer régulièrement ces missions et d'autres quasiment pas. Cette situation instaure de fait une inégalité de traitement des auto-écoles d'un département à l'autre. Inégalité qui pourrait faire l'objet de contestations voire de recours. Nous revenons régulièrement à la charge sur ce sujet crucial pour l'avenir des missions de contrôle.

## Les effectifs comme priorité...

Ce combat pour les missions de contrôle percutait également un autre sujet crucial pour les IPCSR et DPCSR, celui des effectifs.

C'est ainsi que ces missions étaient notamment mises en avant pour appuyer, auprès du ministre, nos demandes systématiques et argumentées d'augmentation des effectifs IPCSR et DPCSR.

La responsabilité de l'Etat employeur est de faire coïncider l'ensemble des missions dévolues à un corps avec un effectif et des moyens suffisants pour les mettre en œuvre. Ce bon sens échappe pourtant souvent à notre Administration, toujours prompte à mettre en œuvre les politiques d'austérité dictée par le gouvernement.

☞ Sur le sujet des missions de contrôles et de sécurité routière, le SNICA-FO est le seul syndicat à avoir élaboré une contribution. Cette façon de procéder démontre que nous ne nous contentons pas de dire non lorsque c'est nécessaire. Nous revendiquons toujours des alternatives cohérentes et positives, pour les IPCSR et DPCSR mais également en matière de sécurité routière.

# La fin des CAP

Le candidat Macron en avait parlé pendant sa campagne de 2017 et le gouvernement Philippe l'a mis en œuvre au travers de la loi du 07 août 2019 : la destruction méthodique et systématique de toutes les dispositions protectrices inscrites dans le statut général des fonctionnaires depuis sa création en 1946.

Les Commissions Administratives Paritaires font notamment partie du cœur de cible.

D'ores et déjà, les CAP de mutations et promotions sont purement et simplement supprimées. Les agents ne peuvent donc plus être représentés ni défendus dans ce type d'instance dans lesquelles des PV étaient rédigés et où nous pouvions vérifier le respect des droits de chacun dans les étapes les plus cruciales de leur déroulement de carrière.

Sur le volet mobilité l'objectif de l'Administration consiste prioritairement à faciliter les restructurations et les arrangements entre les services au détriment des agents.

Ces effets seront largement accentués par le dispositif des mobilités dites "au fil de l'eau" qui devaient, selon la DRH, rester exceptionnelles mais qui sont devenues la règle en 2020 au prétexte de la pandémie de Covid.

Le SNICA-FO, à l'instar de nos fédérations, a dénoncé la suppression des CAP qui laissaient la place à des lignes directrices de gestion (LDG).

Par ailleurs, si le champ de compétence des CAP fond comme neige au soleil, ces instances sont également destinées à se réunir par macro-grade (A,B,C) et non par corps. Ainsi un représentant du personnel de préfecture ou de la Police pourrait être amené à s'exprimer au nom des IPCSR et DPCSR ! Le SNICA-FO fera en sorte, en lien avec ses fédérations, de placer ses représentants du personnel dans chaque CAP qui traitera de dossiers relatifs aux IPCSR et DPCSR.

Dans le cadre des discussions qui se sont tenus tout au long de l'année 2020, le SNICA-FO a revendiqué et obtenu que des réunions bilatérales continuent à se tenir sur le volet promotions.

Fort de cette première avancée, nous nous battons pour que ce dispositif soit également mis en œuvre pour les mobilités.

- ➔ Le SNICA-FO, au travers de ses représentants locaux et de ses représentants du personnel élus, continue donc de suivre avec la plus grande attention et de soutenir les demandes de mutation, détachement, réintégration etc.
- ➔ Nous avons élaboré un *Aide-Mémoire*, assorti d'un support visuel à destination de l'ensemble des délégués syndicaux pour guider les collègues dans leurs démarches.
- ➔ Oui nous continuerons de porter la voix des inspecteurs et délégués dans toutes les instances qui auront à traiter de nos corps !

# Evolution statutaire des deux corps : reconnaissance et déroulement de carrière

---

## IPCSR : objectif catégorie A

La résolution générale de 2017 confirmait l'objectif de reclassement en catégorie A pour les IPCSR. Mais face à un positionnement très hostile de l'Administration sur ce sujet, le SNICA-FO a décidé de mener la bataille par étape :

1. D'abord défendre le recrutement des nouveaux IPCSR à BAC+2 avec intégration directe en 2<sup>ème</sup> classe et le reclassement de tous les IPCSR de 3<sup>ème</sup> en 2<sup>ème</sup> classe (la 3<sup>ème</sup> classe serait ainsi supprimée).
2. Une fois ce premier objectif atteint, nous pouvions nous projeter sur des discussions sur la catégorie A en nous appuyant sur un corps entièrement positionné sur ses grades les plus élevés, sur un champs de compétences élargi (missions d'inspection et de sécurité routière notamment pour lequel nous œuvrons sans relâche) et sur un niveau d'étude des nouvelles recrues qui aura mécaniquement augmenté (plus de titulaires de BAC+3 et au-delà).

## Le reclassement de tous les IPCSR en 2<sup>ème</sup> et 1<sup>ère</sup> classes

Dès le mois de mai 2018, nous relançons [des audiences](#) sur ce thème avec la Directeur des ressources humaines du MI.

Au fil des discussions, et au vu des éléments de blocage mis en avant par la DRH, décision a été prise d'élaborer un document complet détaillant l'ensemble de nos arguments ainsi la stratégie proposée pour les défendre. Ce document reposait sur 5 piliers :

1. Le niveau scolaire des candidats au concours d'IPCSR (une part non-négligeable est à un niveau d'étude Bac+2 et au-delà)
2. Missions (diversification, technicité, responsabilité...)
3. Déontologie (formation initiale et charte ad hoc, spécificités de la position de l'IPCSR vis-à-vis des candidats et des acteurs de la sécurité routière)
4. Attractivité du corps des IPCSR (augmenter cette attractivité en s'appuyant sur les travaux en cours sur ce sujet dans la Fonction Publique)
5. Des rapports internes à l'Administration qui mettent en avant les raisons qui devraient conduire à recruter les IPCSR à BAC+2

**Dès le début de l'année 2019**, les [échanges se sont poursuivis](#) sur la base de ce dossier.

Au-delà des éléments qui justifiaient cette évolution, le SNICA-FO formalisait également ses réflexions sur la façon de procéder :

- Supprimer le recrutement au niveau BAC
- Mettre en place le recrutement exclusif à BAC+2
- Utiliser les ratios de promotions pour reclasser tous les IPCSR de 3<sup>ème</sup> classe en 2<sup>ème</sup> sur une période de 3 ans maximum.

Mais force était de constater que si le DRH acceptait de discuter de ce sujet, il continuait de trainer des pieds, estimant que ce genre d'évolution « *n'était pas dans l'air du temps* ».

**Le 19 février 2020**, lors d'une nouvelle audience avec le sous-directeur des personnels de la DRH du MI, nous parvenions à convaincre ce dernier de faire procéder à une étude précise de la population des IPCSR qui établirait un état des lieux sur :

- La répartition des niveaux d'étude des admis au concours (45,5% détenaient un diplôme au moins équivalent à BAC+2, nous souhaitions avoir un état des lieux détaillant ce chiffre)
- Le nombre de détenteurs du BEPECASER et du nouveau titre professionnel, qui est équivalent à BAC+2. Rappelons que le nombre d'admis détenant ce titre serait mécaniquement amené à augmenter dans les années qui viennent au détriment des BEPECASER (niveau BAC), ce qui confortait notre démonstration.

Ces éléments devaient nous permettre de nourrir les prochaines réunions sur ce sujet et ainsi de le maintenir au centre des débats côté DRH.

Malheureusement, l'entrée en scène du Coronavirus quelques semaines après cette dernière réunion, devait chambouler tous les calendriers et nous empêcher de programmer de nouveaux rendez-vous.

Il s'agira désormais pour le congrès du SNICA-FO, de définir sa feuille de route en la matière pour la mandature qui s'ouvre.

## **DPCSR : transformer l'essai et créer le 3<sup>ème</sup> grade**

Du côté des DPCSR, la dynamique de l'évolution statutaire revendiquée par le SNICA-FO était en cours avant même que débute ce mandat : la fusion des deux grades du principalat ayant été actée à la fin 2015 (pour mise en œuvre au printemps 2017).

**Dès 2016**, fort de cette première victoire, le SNICA-FO revendiquait l'ouverture de discussions pour la création d'un véritable 3<sup>ème</sup> grade et utilisait la grève de mars de la même année pour imposer ces discussions à l'agenda.

Dès lors, tout l'enjeu consistait à faire en sorte que ce 3<sup>ème</sup> grade apporte la plus-value attendue en matière de déroulement de carrière, tout en évitant certains écueils.

Le DRH fixait comme ligne d'horizon de terminer les « *concertations* » sur le sujet à la fin de l'année 2019, pour ensuite déclencher le long circuit de validation jusqu'au conseil d'Etat.

Mais comme nous le redoutions, le DRH souhaitait avancer sa propre vision de ce 3<sup>ème</sup> grade qui consistait en un « copié-collé » du modèle des attachés (AAE), c'est-à-dire à faire de ce 3<sup>ème</sup> grade, un grade à accès fonctionnel (GRAF).

Pour rappel, dès l'origine, la FGF-**FO** avait contesté l'utilité d'un grade fonctionnel parce qu'il ne constituait pas véritablement un nouveau grade d'avancement pour les attaché(e)s principaux(ales).

En outre, PPCR avait introduit des conditions drastiques pour accéder au 3<sup>ème</sup> grade : une "valeur professionnelle exceptionnelle" et "3 ans d'ancienneté dans le dernier échelon du deuxième grade".

Pour la **FO**, c'était par conséquent, une ouverture très insuffisante qui ne permettrait pas au plus grand nombre de bénéficier du gain indiciaire.

Il est à noter que chez les attachés :

- Le passage au GRAF ne se faisait que par la voie du choix (donc à la tête du client) : aucun concours ou examen professionnel n'est prévu...
- La création du 3<sup>ème</sup> grade était conditionnée à l'adhésion à un corps interministériel à gestion ministérielle (CIGEM). Une condition de fusion des corps qui laissait apparaître l'objectif sous-jacent de cette disposition, à savoir permettre le déplacement des agents que l'on déplace comme des pions au grès des différentes restructurations et disparitions des services.

Et en contrepartie, l'Administration faisait miroiter l'accès à un 3<sup>ème</sup> grade avec des indices intéressants...

...Sauf qu'à l'arrivée, comme nous l'avons démontré plus haut, la contre-partie reste quasiment inaccessible : avec un schéma identique chez les DPCSR, une promotion dans le 3<sup>ème</sup> grade ne concernerait à peu près personne...

Autant dire que l'expérience des attachés nous confortait dans l'idée de combattre tout dispositif de ce type pour les DPCSR.

Dans le cadre de la « concertation » le SNICA-**FO** avait fait part de son opposition à un tel scénario. Et dans l'attente de la fin du processus de discussions, il était entendu qu'à l'instar de la FGF-**FO**, nous revendiquerions le remplacement des échelons spéciaux et du GRAF par des échelons classiques et des grades à accès statutaire pour assurer un déroulement de carrière classique.

Mais ici encore, le calendrier n'a pas été tenu par la DRH en 2019 et la pandémie de 2020 devait remettre ce débat, tout comme celui de l'évolution statutaire des IPCSR, au congélateur.

- ➡ Que ce soit pour les IPCSR et les DPCSR, les discussions sur l'évolution statutaire ont d'abord trainé en longueur avant d'être brutalement interrompues par le contexte sanitaire.
- ➡ Pour autant, le travail effectué par le SNICA-**FO** pour construire son positionnement et ses revendications sont toujours d'actualité et immédiatement mobilisables.
- ➡ Il revient désormais au congrès 2021 de dessiner sa feuille de route dans ce domaine.

# Le régime indemnitaire

Le 1<sup>er</sup> janvier 2016 est entré en vigueur le RIFSEEP, dispositif indemnitaire condamné par **FO**, car il contribuait notamment à l'individualisation des carrières par la rémunération.

Si jusque-là l'action syndicale permettait des revalorisations collectives et égalitaires sur la part fixe de nos primes, c'est désormais impossible : les revalorisations de la part fixe sont individualisées et parfois mêmes modulables.

## L'Ile de France, des avancées indéniables mais de lourdes conséquences en cas de mutation

En 2015, avant même la mise en œuvre du RIFSEEP, le SNICA-**FO** a revendiqué une revalorisation conséquente de la future IFSE des IPCSR et DPCSR affectés en Ile de France afin de prendre en compte le coût de la vie dans cette région. Le DRH s'était déclaré favorable sans aucune réticence car cette mesure intéressait le MI, qui avait tout intérêt à garder les agents le plus longtemps possible dans cette région sensible.

**Mais ce n'est qu'en 2017** que les décisions sont entrées en vigueur : une augmentation de 45% était alors annoncée ce dont nous nous félicitons.

Mais la concrétisation de ces annonces dans le projet de texte réglementaire faisait apparaître un certain nombre de problèmes :

- D'abord l'augmentation serait personnalisée (donc ce ne sera pas 45% pour tout le monde).
- Par ailleurs après lecture attentive, le SNICA-**FO** faisait la démonstration qu'un agent qui quitterait l'Ile de France pourrait perdre plus que ce qu'il avait gagné en arrivant...
- Malgré nos interventions multiples pour faire annuler ce coup de rabot à retardement, nous n'avons pas eu gain de cause, le DRH ne souhaitant pas porter de modifications en ce sens qui auraient concerné l'ensemble des corps de son ministère...

## Une clause de révision qui intervient plus tôt que pour les autres corps

Suite au mouvement de grève initié par le SNICA-**FO** en mars 2016, nous obtenions que cette clause de révision, normalement prévue tous les 4 ans, intervienne tous les 3 ans pour les IPCSR et DPCSR.

Les agents concernés sont tous ceux qui n'ont pas bénéficié d'une augmentation de leur IFSE du fait d'une mutation durant les 3 dernières années.

Mais alors que cette clause de révision devait se mettre en œuvre en 2019, voilà que la DRH annonçait qu'elle se baserait sur le montant du CIA des 3 années précédentes : voici donc apparaître une revalorisation de la part fixe d'une prime qui se basait sur le montant de la part modulable !

## Revendiquer une réelle augmentation du régime indemnitaire

L'analyse devenait alors limpide, sans augmentation des montants de CIA, pas d'augmentation de l'IFSE.

Face aux montants dérisoires dédiés à la 1<sup>ère</sup> revalorisation de l'IFSE en 2019 et à l'augmentation insuffisante du CIA de la même année, le SNICA-**FO** a décidé de prendre les devants en 2020.

**Le 19 février**, nous abordions ce sujet avec le sous-Directeur des personnels de la DRH du MI. Nous lui indiquions que les IPCSR et DPCSR constataient des montants de primes servies, inférieurs aux autres corps du ministère.

**Le 17 juillet**, nous écrivions à la Directrice des ressources humaines du ministère pour revendiquer « *une revalorisation significative et immédiate de l'IFSE tant pour les IPCSR et que pour les DPCSR* », ainsi qu'une « *augmentation des enveloppes des CIA, afin de les porter, dès 2020, a minima aux montants moyens observés par ailleurs.* »

**Quelques semaines plus tard**, les textes prévoyaient une augmentation du CIA qui portait le montant annuel à de 250 à 410€ pour les IPCSR et de 300 à 440€ pour les DPCSR.

Il est toutefois à noter que ces montants sont toujours inférieurs aux montants moyens observés dans d'autres corps comparables du MI : le travail devra donc se poursuivre.

- Si la part principale de la rémunération des fonctionnaires dépend en grande partie et avant tout du traitement indiciaire et donc de la valeur du point d'indice dont la négociation relève de la Fédération Générale des Fonctionnaires **FO**, il appartient aux syndicats nationaux, dont le SNICA-**FO**, de se battre sur le montant du régime indemnitaire. Les principes directeurs du RI est cependant fixé par des textes généraux et le syndicat national doit revendiquer et travailler dans ce cadre contraint.
- En actant une avancée significative pour l'Île de France, en réduisant à 3 ans (et par la grève), la clause de revoyure de l'IFSE et en obtenant chaque année depuis 4 ans, une revalorisation du CIA et donc de la clause de revoyure de l'IFSE, le SNICA-**FO** a pris sa part dans ce combat.

# Les frais de déplacement : la bataille récurrente

---

**Par la grève de décembre 2013**, nous parvenions à préserver nos textes spécifiques lors du transfert au ministère de l'intérieur : le RIN-ARTT, sa circulaire d'application et l'arrêté fixant les dispositions sur les frais de déplacements.

**Pourtant le 21 juillet 2017**, le MI publiait un arrêté qui disposait qu'à partir du 1<sup>er</sup> octobre suivant, les IPCSR et DPCSR connaîtraient des mêmes dispositions que l'ensemble des agents du MI.

Ce texte sonnait le glas de l'ensemble de nos dérogations, avec des conséquences très concrètes :

- Dès lors qu'il y a un restaurant administratif « à proximité » le taux des repas serait réduit de moitié (7,62€). Et ce quand bien même les contraintes horaires spécifiques aux IPCSR (convocations des AE) ne leur permettraient pas de s'y rendre !
- Plus de remboursement de repas dans une commune limitrophe de notre résidence administrative.
- Remboursement des frais de nuitées effectué sur la base des frais réellement engagés et non au forfait comme jusque-là.

Le SNICA-**FO** est donc intervenu auprès de la DRH en mettant en avant l'exaspération des IPCSR et DPCSR. Nous avons également saisi le Secrétaire général du ministère de l'Intérieur pour exiger le maintien de nos dispositions spécifiques.

**Quelques semaines plus tard**, nous obtenions satisfaction.

## Octobre 2019, bis repetita

Le même scénario devait pourtant se reproduire en octobre 2019 au moment où l'Administration concédait une augmentation des taux de repas pour l'ensemble de la fonction publique. Ce nouveau texte écrasait de nouveau notre arrêté spécifique.

Le SNICA-**FO** a donc de nouveau saisi l'Administration pour s'assurer qu'un nouvel arrêté spécifique aux IPCSR et DPCSR verrait le jour.

- Au final, non seulement nous avons réussi à maintenir nos spécificités mais également à les faire étendre aux périodes de formation et de stage !
- Nous sommes par ailleurs parvenus à déroger à l'obligation de fournir un justificatif de repas alors que c'est désormais la règle pour l'ensemble des fonctionnaires.
- Le taux de remboursement des repas s'élève donc aujourd'hui à 17,50€ et le justificatif ne sera demandé que si la hiérarchie nous accorde le droit de dépasser ce forfait.

# Transfert des BER en préfectures : une extrême vigilance s'impose

**Depuis notre transfert au ministère de l'intérieur en 2014** et le rapatriement systématique de toutes les missions de sécurité routière au sein de ce même ministère, des velléités de transferts des bureaux éducation routière au sein des préfectures ont vu le jour dans certains départements.

Le SNICA-**FO** s'est immédiatement porté en soutien de ses délégués syndicaux départementaux et régionaux pour leur permettre de défendre les intérêts de leurs mandants et sympathisants.

L'objectif poursuivi dans un premier temps était de donner la possibilité aux ID-PCSR de se forger une idée précise des conséquences potentielles de ce type de décision, afin de leur permettre dans un deuxième temps de définir un positionnement collectif clair, et par-là-même, de donner un mandat précis à leur DD : s'opposer au transfert ou permettre que ce dernier s'opère avec le maximum de garanties.

Nous avons ainsi créé et mis à disposition une boîte à outil (argumentaire, courrier type, trame d'audience, stratégie...) pour opérationnaliser le mandat.

Lorsqu'il s'est agi de refuser le transfert, les camarades de Dordogne, unis, ont remporté une première victoire. Le transfert a été repoussé. Par la suite, au vu des garanties apportées grâce au rapport de force initié par le seul SNICA-**FO**, ils ont décidé de ne plus s'y opposer.

Lorsque le mandat a été de permettre un transfert à la condition qu'il soit « sécurisé », le SNICA-**FO** s'est fixé des objectifs précis et incontournables : garantir la pérennité de nos textes spécifiques (RIN ARTT, frais de déplacement...), et obtenir l'assurance du maintien voire de l'amélioration de leurs cadre et conditions de travail (maintien des centres d'examens, projets de centres équipés, véhicules de services, équipements des agents etc.).

Ce travail local (audience avec les directeurs et préfets, ainsi que les interventions coordonnées avec les camarades **FO** des cartels dans les instances formelles - CT et CHSCT-), en lien à la fois avec le secrétariat général et leurs mandants et sympathisants sur place, a permis à nos délégués syndicaux d'atteindre leurs objectifs.

- Pour autant, il n'est pas exclu que ces tentations de transfert des BER vers les préfectures, jusqu'ici très largement minoritaires, se multiplient à l'avenir, et notamment à l'heure où les préfets ont de plus en plus de latitudes pour organiser les services.
- Le SNICA-**FO**, fort de son expérience récente dans ces combats, restera l'appui indéfectible des IPCSR et DPCSR.

# Attaque frontale sur le CAES

Le CAES a été créé en 1976 par le SNICA-FO.

Sa pérennisation avait été actée en 2013 suite au bras de fer engagé par le SNICA-FO pour assurer le maintien de nos spécificités (RIN ARTT et frais de déplacement notamment...) lors du transfert au ministère de l'intérieur.

Bras de fer qu'une grève victorieuse de 11 jours en novembre-décembre 2013, avait permis de remporter.

Pourtant le 31 juillet 2019, dans un courrier adressé au président du CAES, Emmanuel Barbe annonçait que dès 2022, la DSR ne financerait plus le CAES sur son volet action sociale.

Le DISR précisait également que durant les 3 années à venir, les financements s'éteindraient progressivement... Seules les prestations « sécurité routière » pourraient être maintenues.

C'était donc une attaque frontale contre le seul outil social spécifiquement dédié aux IPCSR et DPCSR.

Le SNICA-FO a donc appelé l'ensemble des I-D-PCSR à démontrer un soutien massif au CAES en signant et en faisant signer une pétition rédigée par la direction du CAES avec laquelle nous sommes en relation régulière.

En outre, le SNICA-FO est intervenu auprès de la DSR et de la DRH pour défendre notre bien commun.

Le 28 février 2020, nous avons également fait parvenir un courrier au SG du MI afin que soit reconduite la subvention sociale du CAES au-delà de 2021, à un niveau qui permette le maintien de toutes les prestations actuelles.

- ➞ Pour l'heure, les discussions se poursuivent entre le CAES et l'Administration.
- ➞ Le SNICA-FO ne se substitue pas à la compétence du comité de direction du CAES pour organiser la résistance.
- ➞ En revanche, il reste en soutien et conseils auprès de sa direction nationale.

# La guerre est déclarée contre le code du travail et les statuts de la fonction publique

---

**Depuis l'élection d'Emmanuel Macron en 2017**, les attaques contre le monde du travail et la fonction publique se sont multipliées à un rythme inédit et avec une intensité jamais égalée.

**De la loi travail de septembre 2017**, qui a saccagé les protections que les travailleurs avaient mis plus d'un siècle à conquérir, au projet réforme des retraites non-enterré à ce jour, le SNICA-**FO** a toujours appelé les IPCSR et DPCSR à résister et à se faire entendre par la grève et dans la rue.

La réforme de la fonction publique, toujours envisagée depuis 15 ans sous le prisme de la réduction de la dépense publique et en érigeant pour modèle la gestion appliquée dans le secteur marchand n'a pas échappé à la règle.

D'AP2022 à la loi sur la transformation de la fonction publique, en passant par la série de dispositifs dérogatoires confiant aux préfets des pouvoirs toujours plus exorbitants au plan local, les attaques se sont révélées aussi brutales que constantes depuis 3 ans. Les baisses d'effectifs et restructurations de services, véritables plan sociaux de l'Etat se sont encore accélérés pendant cette mandature.

Dans le sillage de nos fédérations, le SNICA-**FO** s'est donc engagé pleinement dans le combat aux côtés des IPCSR et DPCSR.

Face à un gouvernement toujours plus dur, sourd à toute alternative et engageant une répression sans précédent du mouvement social, la bataille n'a pu être gagnée au moment où nous écrivons ces lignes.

➡ Pour autant, le combat n'est jamais terminé, et si la période de confinement (avec son lot d'ordonnances scélérates et l'impossibilité d'organiser des ripostes dans la rue) a bien aidé les gouvernants dans leur tâche sordide, pour le SNICA-**FO**, la construction de rapports de force et mobilisations reste plus que jamais d'actualité pour les organisations syndicales responsables et conséquentes.