



ANALYSE DU RAPPORT IGA

I/ Des mesures immédiates ou presque...

- **Renforcement des effectifs** : Recrutement immédiat de 27 inspecteurs supplémentaires (finalisation de la LOPMI).

On observe le flou entretenu dans les communications avec le statut réel du renfort prévu. Il s'agit en fait de 27 examinateurs contractuels, nous y revenons infra.

Pourquoi 27 ? La LOPMI (Loi d'orientation et de programmation du MI) du 24/1/23 prévoit 100 postes supplémentaires au titre des évolutions démographiques.

Sur ces 100 postes, 53 ont été pourvus.

Le rapport IGA préconise donc de compléter par les 47 non pourvus, mais en insistant aussi sur le caractère temporaire (d'où des contractuels pour 3 ans), et en adossant cette proposition à une contribution des candidats à partir du 3ème passage.

Notons que l'IGA joue la carte d'un hypothétique pic démographique en 2030, repris par le MI puisque cela l'arrange bien.

Et qu'en matière démographique, les certitudes sont souvent contrariées. La DSR rebondit sur les 47, mais comme il n'y a pas de petites économies, elle déduit les 20 IPCSR de cette année. Et nous voilà à... 27 !

Le rapport précise une affectation régionale et donc une mobilité géographique au sein de cette région. Encore pire : il est prévu d'en faire des « examinateurs volants » au gré des délais variables d'un département à l'autre ; bref, d'assurer une forme de péréquation régionale.

On les voit d'ici, en Nouvelle Aquitaine par exemple : 1 mois à Poitiers ; puis 2 semaines à Pau, et 2 mois à Bordeaux, etc. Ces conditions de mobilité extrême ne vont pas arranger les difficultés pour recruter des volontaires ; le groupe La Poste est mis en avant.

Pour le SNICA, si la DSR ne révisé pas la copie des conditions d'exercice de ces agents, le risque d'avoir peu de candidats est énorme.

Les recrutements sont toujours bons pour la filière. Mais dans les conditions décrites par l'IGA, ces futurs collègues seront corvéables à merci. Et en leur disant « au revoir » après 3 ans. Honteux !



- **Optimisation géographique** : Rééquilibrage des effectifs existants vers les départements les plus en tension.

La DSR annonce qu'elle procédera à un travail de rééquilibrage, +I ou -I, sur les cibles d'effectifs.

- **Augmentation de l'offre** : Reconduction des examens supplémentaires et de la prime incitative pour les inspecteurs.

Cela signifie la pérennité des examens supplémentaires à ce stade. Non acquis : la prime incitative qui doit encore être arbitrée (450 000 euros). Si les examens supplémentaires sont favorables pour le porte-monnaie des IPCSR, rappelons qu'ils le sont beaucoup moins pour leur vie privée et leur santé. Cette permanence du dispositif est une preuve, s'il en fallait encore une, de la nécessité de recruter.

- **Valorisation de la conduite accompagnée** : Lancement d'une campagne de communication pour promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) et améliorer le taux de réussite.

Pas de problème de principe, mais s'il s'agit de communiquer sur des éléments qui emportent moins qu'avant la conviction des citoyens, ça risque d'être un coup d'épée dans l'eau. Il faut surtout revoir le dispositif pour le rendre plus attractif. Rappelons que nous avons un intérêt majeur au développement, et donc à la promotion, des formules de conduite accompagnée pour tirer (de manière honnête) la réussite vers le haut.

- **Responsabilisation des auto-écoles** : Réintroduction du taux de réussite comme critère d'attribution des places d'examen hors seuil.

La DSR veut encore favoriser les établissements « performants ». Le SNICA observe que ce genre de discrimination n'a jamais résolu aucun problème. Encore une fois, les secteurs en difficulté pourraient souffrir davantage.

- **Lutte contre les stéréotypes** : Généralisation d'un module obligatoire sur les biais de genre dans la formation continue des examinateurs.

Ce sujet a déjà été abordé par le SNICA et appelle trois remarques :

- Hors de question que les IPCSR portent seuls le poids d'un patriarcat vieux d'au moins 10000 ans.
- D'accord pour cette formation, le sujet est parfaitement légitime, mais quels sont les contenus et les angles d'attaque ? La DSR nous a habitués à des « formations » culpabilisantes, il faut que cette façon de traiter les sujets cesse !
- Non à la pression aux biais de genre, qui est une sous-espèce de la pression au taux de réussite en général.

La DSR mélange d'ailleurs les deux, sans penser une seule seconde que les taux masculins et féminins pourraient converger... à la baisse !



- **Simplification de l'épreuve** : Révision du contenu et du positionnement des questions théoriques posées pendant l'examen pratique.

Une piste issue de la recommandation n°16 qui parle de « suppression » de ces questions et non pas de « révision » du contenu. Restons vigilants, nous ne savons pas quels sont les objectifs réels de l'administration sur ce sujet ?

Si c'est la suppression des questions :

- Faciliter artificiellement l'examen : 17/28 plus atteignable que 20/31
- Recomposer les durées d'examen, avec sa cascade de dégradations possibles

Si c'est réviser le contenu ou le positionnement dans l'examen :

- Ce sera encore l'occasion de voir s'effondrer le niveau des attendus
- Une perte de liberté de plus dans le séquençage de l'examen

2/ Mesures à venir

- **Fidélisation des compétences** : Création d'un concours adapté pour pérenniser les examinateurs issus du dispositif de partenariat avec La Poste.

Une bonne nouvelle qui fait suite à une revendication du SNICA.

- **Évolution du Label Qualité** : Intégration du taux de réussite parmi les critères de labellisation des auto-écoles.

La DSR compte introduire le taux de réussite dans la labellisation pour valoriser les « structures performantes ». Mais, on doit s'interroger sur la « performance » à tout prix des établissements, sans même tenir compte de leur rôle, dans le contexte où elles exercent. C'est la porte ouverte aux pénalités pour les zones plus difficiles.

- **Incitation à une meilleure préparation** :

- Étude de la mise en place d'un examen payant à partir de la 3ème présentation.
- Réflexion sur des forfaits d'heures de conduite modulables, adaptés au niveau réel de chaque élève.

Le SNICA est favorable à un examen gratuit pour toute notre jeunesse. Cette idée qui se veut responsabilisante sera en fait pénalisante. Cela renforce aussi la marchandisation de la filière, qui n'a pas besoin de cela, au contraire !

Au-delà du principe, un examen payant est une source supplémentaire de conflit potentiel. Cela soulève aussi des questions : qui va encore contrôler le paiement effectif ? Tout cela accroît le risque d'agression.

- **Sécurisation du Code de la route (ETG)** : Instauration d'un délai minimal de 15 jours entre deux présentations à l'examen théorique.

La DSR compte aller jusqu'à 15 jours après un échec à l'ETG.



Si 15 jours pouvaient paraître un peu excessif, tout ce qui lutte contre un examen- loterie qui dévalorise la filière est une bonne chose. Une fois cela posé, la fraude à l'ETG restant le principal problème, un délai pourrait être une motivation complémentaire pour les fraudeurs potentiels.

- **Harmonisation des méthodes** : Poursuite du déploiement d'outils et de formations communes pour l'ensemble des examinateurs.

Pour être très précis, les « outils », coercitifs, comme l'application ICER tableau et l'onglet « mon taux de réussite » sont en effet en place, pour mettre la pression de manière diverse : chantages, CIA, dénigrement, etc. Pour l'harmonisation des taux, tout est en place, il n'y a plus qu'à attendre les résultats !

Par contre, pour les « formations », qui sont des vecteurs positifs d'harmonisation, c'est étrangement plus poussif. Pour l'harmonisation des pratiques, on en reste à de vagues intentions. Nous serons sur le chemin de toute volonté d'harmoniser des taux par la force.

C'est une question prioritaire pour le SNICA !

3. Mesures de long terme à discuter (impliquant du législatif)

- **Réforme de la formation des inspecteurs** : Refonte de la formation initiale pour la rendre plus pratique et plus condensée.

C'est la recommandation 26 avec la suppression de la qualification moto en formation initiale. Le SNICA répète son hostilité à cette disposition. Notre vision, c'est soit une formation qualitative (donc à revoir, notamment par des moyens repensés) soit le permis A prérequis au concours.

En effet, nous savons que si ce projet aboutissait, les nouveaux IPCSR ne seront pas formés quand ils en auront envie, mais quand l'adm aura des besoins, et puisque tout le monde est qualifié jusqu'ici, autant dire que ce n'est pas demain la veille. Au programme de nos nouveaux : du B, du B et encore du B !

- **Ajustement de la conduite supervisée** : Abaissement de l'âge d'accès à la conduite supervisée à 17 ans, afin de l'aligner sur le nouvel âge légal d'obtention du permis.

Ça tombe sous le sens !