



Union des Syndicats Équipement
 30 passage de l'Arche - 92055 LA DEFENSE CEDEX
 Tél. : n° 01 40 81 24 00 Fax : n° 01 40 81 24 05
 E-MAIL : CFDT.Syndicat@i-carre.net
 SITE de l'USE : www.ufe-cfdt.org

Audit « Examens du permis de conduire ».

Compte-rendu d'audience du 11 février 2008.

Délégation CFDT :
 M Lebreton, Secrétaire Général de L'USEC,
M Chaudron, représentant le réseau ER.

Pour l'Administration étaient présents :
 M. Lebrun, Inspecteur général équipement, chargé de mission,
 Me Doucet, DSCR
 Absent : M Fracaro, Inspecteur à la Sécurité Routière, retenu pour d'autres raisons professionnelles.

M Lebrun nous déclare qu'une mission a été confiée au CGPC afin de réfléchir globalement à la formation à la conduite et également à l'examen du permis de conduire.

En préalable nous avons dénoncé la méthode de la révision générale des politiques publiques dans laquelle s'inscrit l'annonce de la modernisation de l'organisation de l'examen du permis de conduite par recours à un opérateur spécifique. Les travaux de la RGPP sont conduits dans une totale opacité, ils s'imposent à nous sans que l'exercice des consultations, concertations voire négociations préalables avec les organisations syndicales représentatives puisse être conduit.

Cette méthode n'est pas acceptable, elle est vigoureusement dénoncée par la CFDT.

Nous nous interrogeons également sur le choix des mots : modernisation de l'organisation de l'examen pourrait-il indiquer qu'il s'agit seulement de la gestion des files d'attente ? M LEBRUN indique clairement que les réflexions portent sur l'ensemble des processus de la gestion des files d'attente à la mise en oeuvre des épreuves pratiques et théoriques de l'examen.

La CFDT demande que lui soit communiqué la lettre de mission officielle de M Lebrun, afin d'en connaître les termes exacts. Celui-ci ne souhaite pas pour l'instant la communiquer. Il dit qu'il cherche tout d'abord à connaître le point de vue des différents partenaires sociaux. Il se rendra à l'étranger, dans certains pays européens (Pays-Bas, Allemagne, Belgique) pour comparer leur façon de procéder en matière d'examen et de formation.

Les débats se sont ensuite autour de questions réponses et de nos propositions.

Il nous demande notre avis sur les files d'attente à l'examen du permis de conduire, sur la déconcentration, sur le niveau de formation, sur les contrôles des auto-écoles, et quelles pourraient être selon nous les pistes de progrès ?

Nous lui rappelons que les restrictions budgétaires successives, notamment en matière de masse salariale, et le passage aux 35 minutes, non suivi d'une embauche suffisante, ont contribué pour une bonne part à l'allongement des files et délais d'attente. Nous lui faisons également remarquer que le niveau des candidats globalement insuffisant, se traduit par des échecs répétés, et constitue une des causes principales de la multiplication des demandes d'examens.

M. Lebrun nous indique que ces réflexions ne doivent pas conduire à augmenter le coût de la formation et ne pas baisser le niveau de l'examen. Au sujet de l'examen il nous fait remarquer que des écarts de résultats peuvent aller de 20 à 80 % sur des centres identiques avec des IPCSR différents pour les mêmes auto-écoles (AE).

Nous considérons pour notre part que ces différences restent anecdotiques et qu'en règle générale les écarts sont beaucoup moins importants, notamment depuis la nouvelle procédure d'évaluation. Nous restons cependant persuadés que la formation continue des IPCSR est insuffisante et devrait être améliorée, ce qui contribuerait à une meilleure harmonisation des évaluations.

Concernant les contrôles pédagogiques dans les établissements de la conduite, force est de constater qu'ils ont complètement disparu de par le manque d'effectifs et sous la pression de certains syndicats professionnels d'auto école.

Pour ce qui concerne la déconcentration, elle s'est généralement bien passée et a favorisé l'amélioration des conditions de travail là où les IPCSR ont pu bénéficier des infrastructures de la DDE et là où les centres d'examen ont été regroupés, évitant ainsi l'isolement des agents.

La CFDT a toujours soutenue la déconcentration des personnels des permis de conduire et regrette que trop souvent les moyens n'aient pas été mis à la disposition des DDE pour mieux intégrer partout les IPCSR et DPCSR au sein de leurs structures.

Beaucoup trop d'inspecteurs exercent encore leur profession sur un bout de trottoir, privés des moyens les plus élémentaires d'hygiène, de confort et de sécurité.

M. Lebrun nous demande si nous sommes favorables au regroupement des centres d'examen.

Nous lui répondons que c'est une revendication de la CFDT.

Le regroupement des centres d'examen, avec la suppression des centres secondaires, permettrait, de notre point de vue, d'une part d'améliorer les conditions de travail, si la mesure est suivie de la création d'infrastructures adéquates. Cette mesure apporterait des réductions des temps passés en trajet et des frais de déplacements. Sur ce dernier point, il convient d'être vigilant quant à l'impact de ces mesures sur les équilibres budgétaires des familles. Une attention devra être portée sur les situations individuelles que de telles mesures entraînent. En d'autres temps des actions ont été menées sur les frais de déplacement en prenant en compte l'impact des mesures sur les situations individuelles pour en minimiser les conséquences et ménager des phases de transition.

M. Lebrun est favorable à de telles évolutions qui permettraient d'agir vite sur la productivité. A ce propos, il souhaite également connaître notre avis sur le passage de l'examen théorique générale (ETG) par l'Education Nationale. Celle-ci pourrait se charger de la formation du code de la route dès le plus jeune âge, en insérant cela dans le programme scolaire, et de l'examen théorique général vers 16 ans. Quant aux AE, elles dispenseraient des cours de code plus orientés vers la conduite proprement dite, avant l'examen pratique.

Pour la CFDT, il paraît difficile de remettre l'examen et la formation du code de la route à l'Education Nationale si l'on en croit les syndicats de professeurs qui se plaignent des programmes surchargés, des restrictions budgétaires, et d'un manque de compétence en la matière.

Nous estimons cependant que l'ETG pourrait être fait occasionnellement, en cas de difficultés du service, par des agents de la DDE. Ceci a d'ailleurs été expérimenté favorablement dans certains départements avant la déconcentration à la demande de la DSCR.

Afin d'augmenter la productivité, il s'interroge aussi sur une possibilité de scinder en deux l'examen pratique du permis B, avec une partie maîtrise sur piste assez brève et une partie en circulation, du fait plus courte, évitant selon lui de mener inutilement à terme, un examen jugé

insuffisant dès les premières minutes pour un défaut de maîtrise, un peu comme pour les unités de l'examen moto.

Nous rappelons que cette solution a maintes fois été envisagée, mais se heurte à la difficulté de trouver des infrastructures suffisantes en matière de piste d'examen.

M. Lebrun nous informe réfléchir également à la possibilité de permettre aux candidats ajournés mais non dangereux, d'obtenir le permis sans repasser l'examen, après avoir suivi un complément de formation avec un accompagnateur, du style conduite accompagnée. Cela aurait l'avantage de faire diminuer sensiblement les secondes demandes et donc de raccourcir les délais d'attente.

Nous lui faisons remarquer que cela remettrait en cause les critères actuels d'évaluation et provoquerait une baisse du niveau du permis de conduire. De plus, qui pourrait nous assurer que le complément de formation ait bien eu lieu ?

Dans cette hypothèse, dit-il, des rendez-vous pédagogiques seraient mis en place par les AE, comme pour la conduite accompagnée. L'AAC a fait ses preuves et les accidents graves durant la conduite avec l'accompagnateur, restent rares.

Si nous sommes effectivement d'accord sur le fait que l'AAC est un bon moyen de complément de la formation avant l'examen et que cette méthode devrait être développée, nous refusons une telle hypothèse et assurons avoir d'autres solutions pour faire baisser les délais d'attente.

Propositions de la CFDT :

Le principal problème concerne les délais d'attente de plus en plus longs.
Pour parvenir à les résoudre deux objectifs doivent être recherchés.

1) Regroupement des centres d'examen et suppression des centres secondaires :

Cela permettrait de diminuer les temps de trajet de récupération avec comme effet immédiat une augmentation des temps disponibles pour les examens.

Pour les personnels, sous réserve que cette mesure soit suivie de création d'infrastructures appropriées (bureaux, matériels sur place, informatique, WC...), les conditions de travail en seraient sensiblement améliorées.

2) Recherche de mesures permettant une baisse des demandes d'examen :

a) procédures administratives :

De nombreuses procédures ne correspondent plus à la réalité d'aujourd'hui et impliquent de nombreuses demandes de places d'examens. Elles doivent être révisées.

Il faudrait notamment :

- que la validité de l'ETG ne soit plus soumise à un nombre maximal de passages de l'épreuve de conduite, mais à la seule validité dans le temps.
 - que la validité de l'ETG soit augmentée (portée de 3 à 5 ans par exemple).
 - que la validité de l'épreuve plateau en examen moto et poids lourd ne soit plus soumise à un nombre maximal de passages de l'épreuve en circulation.
 - que la dispense de l'ETG, pour les détenteurs d'un permis soit portée de 5 à 8 ans.
 - que soient sorties du circuit examen, les annulations de permis par point et par jugement.
- Des attestations de stages obligatoires par des organismes privés habilités, permettraient de récupérer le titre annulé.

-permettre le remplacement des IPCSR par d'autres agents de la DDE pour effectuer des séances ETG en cas de situations exceptionnelles.

Toutes ces mesures ne remettraient pas en cause la qualité du permis de conduire et la sécurité sur les routes.

b) augmentation du taux de réussite :

La formation insuffisante des candidats est aujourd'hui une des raisons majeures du nombre d'échecs élevé à l'examen et par voie de conséquence de l'augmentation des demandes renouvelées. Des mesures favorisant le taux de réussite s'imposent :

- développer la conduite accompagnée et privilégier les forfaits comme type de relation commerciale avec les candidats.
- revenir à des contrôles pédagogiques inopinés pour les établissements ayant un faible taux de réussite.
- soumettre l'autorisation d'enseigner des moniteurs d'auto-école à des recyclages quinquennaux dans le cadre d'une formation continue.

Amélioration statutaire :

Afin d'accompagner favorablement toutes ces mesures, l'aspect statutaire ne doit pas être négligé. Pour la CFDT, il faut améliorer les possibilités de dérouler la carrière actuelle jusqu'au dernier grade et améliorer le régime indemnitaire pour tenir compte des conditions d'exercice. Nous sommes favorables à la diversification des missions et à l'amélioration des débouchés en catégorie A, mais cela suppose des possibilités de parcours professionnels dans d'autres domaines dès qu'un certain nombre d'années ont été effectuées dans le corps des inspecteurs et moyennant une formation.

C'est le sens de l'histoire, et les possibilités de détachement devraient être fortement élargies par une loi qui pourrait être adoptée avant l'été.

M. Lebrun se dit très intéressé par ces propositions qui, cumulées, pourraient effectivement résoudre en partie le problème posé, et que la solution proposée pour la récupération des permis annulés est tout à fait pertinente, si toutefois elle est juridiquement possible.

M. Lebrun nous fait part ensuite des autres scénarii possibles quant à la gestion des permis de conduire.

- La création d'un établissement public.
- L'externalisation, c'est-à-dire permettre à un organisme privé de se charger du passage des examens du permis de conduire. Dans ce scénario les IPCSR actuels resteraient dans la fonction publique mais deviendraient les contrôleurs des examinateurs privés (???). L'Etat conserverait ainsi son droit régalién. Quant à l'organisme privé, il aurait une obligation de résultat par rapport aux délais d'attente.

L'avantage de ce système selon lui, est la plus grande souplesse d'une entreprise privée par rapport à son personnel. Autrement dit à terme une dégradation des conditions de travail et sans doute des rémunérations.

Nous rappelons à M. Lebrun que l'examen du permis de conduire est actuellement gratuit et que si cette prestation passait au privé, elle aurait un coût conséquent. Qui le supporterait ? Cette mesure serait très impopulaire et pénalisante pour les jeunes à faibles revenus.

Ce à quoi il nous répond que les délais d'attente obligent actuellement les candidats à reprendre plus d'heures qu'il n'en faut, ce qui atteint souvent des sommes plus importantes de

l'ordre de 400€. Ce nombre d'heures supplémentaires et son coût correspond plutôt au besoin d'améliorer et de compléter une formation insuffisante (durée, qualité etc.) des candidats

Nous lui faisons remarquer que les délais d'attente s'appliquent rarement aux premières demandes et que nous lui avons démontré qu'il existe des moyens de les faire baisser.

D'autre part concernant l'obligation de résultat, nous pensons qu'une entreprise privée face à un problème de délai, sera tentée d'inciter ses personnels à plus de laxisme, plutôt que d'embaucher, ce qui ne fera que diminuer la qualité du permis de conduire et donc d'accroître l'insécurité routière. De plus la suspicion par rapport à la décision rendue par des personnels privés, donc financièrement intéressés, sera inévitable.

De nouveaux textes de lois en préparation à la fonction publique préparent une nouvelle position de réorientation professionnelle en cas de suppression d'emplois. Durant cette période le fonctionnaire pourrait se voir proposer, parmi d'autres solutions, un emploi dans le privé. En cas de refus le fonctionnaire pourrait se retrouver en disponibilité d'office (c'est à dire sans traitement). Le danger pour les IPCSR est bien réel avec les perspectives envisagées d'une externalisation.

Nous lui demandons ensuite à combien il estimerait le nombre de fonctionnaires nécessaires pour contrôler les examinateurs privés, sachant que l'Etat ne conserverait pas la totalité des IPCSR actuels, trop nombreux pour cette tâche, et qu'advierait-il des autres ?

M. Lebrun refuse de nous donner un chiffre, mais ne nous dément pas lorsque nous lui parlons du tiers des effectifs actuels.

Trois solutions pour les IPCSR :

- Rejoindre l'entreprise privée.
- Devenir contrôleur des organismes et des examinateurs privés.
- Rester dans l'administration et faire autre chose.

La solution de rejoindre l'entreprise privée ne semble pas le souhait de l'ensemble des fonctionnaires. Quant à la fonction de contrôleur des organismes et des examinateurs privés, le personnel restreint se trouverait inévitablement dans un corps saturé et donc sans possibilité d'avancement. Que deviendraient les DPCSR ? Ils rejoindraient la majorité de ceux qui devraient faire autre chose...

En pleine restructuration des services du MEDAD, nous savons très bien que les passerelles sont peu nombreuses vers les autres corps de la fonction publique pour les IPCSR comme pour les DPCSR et que pour la majorité des agents, le reclassement serait dramatique.

Pour la CFDT, la solution de privatisation envisagée constitue une solution extrême à combattre. Elle est inappropriée à la situation actuelle.

Nous estimons que le service des permis de conduire actuel est performant et les personnels de qualité. Seul le problème des délais d'attente trop longs, lié à une formation des candidats insuffisante, est à résoudre, et des solutions bien ciblées sont possibles comme nous l'avons démontré.

La CFDT s'opposera à toute privatisation du service public des examens du permis de conduire et en défendra la gratuité.