

# LES ÉCHOS C.A.D.T

le journal d'information

**FEVRIER 2006**

**des IPCSR et DPCSR**



Chronométrage des  
Examens par  
l'Administration  
aujourd'hui  
=  
**pointeuse  
DEMAIN**

**FRAIS DE  
DEPLACEMENT  
OU  
DEPLACEMENTS  
DE FRAIS ?**

Inspecteurs : le  
malaise  
professionnel !

**LE C.A.E.S**

**L'outil  
Social  
Des  
IPCSR  
Et  
DPCSR**

les  
agressions  
physiques  
se  
multiplient  
malgré  
l'A.D.R.

**RÉVOLUTION  
OU EFFET  
D'ANNONCE !**

**Urgent...des  
suivis  
d'enseignement !**

## **EDITO**

**Elire vos représentants du personnel c'est choisir votre avenir !**

**Quinze mois c'était court pour réussir à vous prouver que la CFDT est une section active et volontaire. Pourtant, nous y sommes arrivé !**

**En quinze mois, nous avons été les premiers à mettre en place un [site Internet](#), nous avons publié un journal trimestriel que vous plébiscitez, nous avons élargi notre équipe, élargi notre champ d'action en venant vous voir dans vos régions !**

**Nous avons mené en tête vos revendications et tout ça sans quitter le terrain !!!**

**Nous vous avons prouvé que l'équipe CFDT est une équipe meneuse, notre énergie ne s'essoufflera pas après les élections. Faites-nous confiance !**

## **LE C.A.E.S**

**Le CAES a retrouvé sa « vitesse de croisière ».**  
( communiqué caes n° 856)

Après la réorganisation du CAES, celui-ci a pu continuer à fonctionner grâce aux cotisations des inspecteurs. Les agents qui composent cette organisation sont courageux et dévoués. Ils consacrent beaucoup de temps à poursuivre et à maintenir des actions destinées à l'aide sociale et aux loisirs.

Alors, si écrire vous ennuie et si vous trouvez que nous envoyons assez de courriers lors de nos journées de travail ; qu'à cela ne tienne, le CAES est doté d'un site Internet :

**<http://www.caesexsnepc.com/>**



## DEONTOLOGIE SPECIALE INSPECTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE ! A quoi ça peut servir ?

**Une fonction plus exposée que d'autres à la  
tentation ?**

Faut-il encore distinguer les IPCSR, des autres agents de la fonction publique ? Cette question est posée par l'initiative de la sous-direction qui soumet depuis novembre 2005 les représentants du personnel à un groupe de travail quasi-mensuel.

La sous-direction souhaite mettre en place une charte de déontologie spéciale éducation routière. Celle-ci, devrait rappeler aux inspecteurs déjà en fonction que nombre de comportements ne sont pas admissibles et devrait servir de support aux IPCSR en formation à l'INSERR.

Dans ce but un document a été rédigé par la sous-direction qui permet de préciser les objectifs de la future charte:

- identifier les risques des métiers de DPCSR et d' IPCSR.
- formaliser les règles et principes à respecter face à des situations à risque en disposant d'un document de référence.
- communiquer dans un objectif de prévention.

Oui, les dérives existent et ont d'ailleurs toujours existé, mais les règles en matière de déontologie écrites pour les autres agents de la fonction publique s'adressent à nous aussi ! D'ailleurs, en bien des points ce projet fait doublon ou néglige certains aspects ! Notre fonctionnement et nos comportements s'avèrent-ils atypiques ou notre profession est-elle davantage soumise à la tentation ?

Soyons vigilants au sujet de ce « cadrage » car les IPCSR qui sont tentés d'évoluer dans des situations à risque ne seront pas arrêtés par une charte de déontologie. Par contre, celle-ci pourrait être exploitée par une hiérarchie ignorante de notre fonctionnement pour imposer des comportements rigides en opposition avec les efforts d'ouverture et de communication amorcés.



## **Inspecteurs : malaise professionnel ou manque de reconnaissance ?**

Les inspecteurs du permis de conduire auraient-ils des problèmes d'identité ? Oui... ! Car n'étant pas nécessairement appréciés des candidats qui subissent une épreuve, pas toujours non plus des enseignants pour qui, à travers notre intervention, le travail est sanctionné et quelquefois incompris. Une hiérarchie proche ou lointaine qui nous qualifie de « fortes têtes » en nous demandant à la fois d'être « gentils » avec le public mais avec suffisamment de caractère pour résister aux pressions. Pas toujours facile !!!

### **En plus d'autres facteurs seraient aussi à l'origine du découragement et/ou du « désamour » professionnel :**

- Une fonction très routinière avec les contraintes d'un travail posté.
- Peu d'implication et de reconnaissance dans le domaine de la sécurité routière. (principal intérêt de cet emploi)
- Un traitement peu motivant (surtout depuis que les IPCSR peuvent le comparer aux autres agents de la D.D.E)
- Des perspectives de carrière très limitées
- La fonction d'agent d'Etat, qui est de plus en plus difficile à assumer face à un public exigeant, procédurier et contestataire.

Du coup, il semblerait qu'un nombre croissant d'agents souhaiterait changer de carrière.



Il faut rappeler que la fonction d'inspecteur à ses débuts était une activité qui permettait d'amener des militaires en fin de carrière à l'âge de la retraite civile. Ensuite, elle est devenue la progression de carrière des enseignants de la conduite. Aujourd'hui, elle rassemble des agents de tous horizons, de toutes formations et de tous âges.

Le dénominateur commun à tous ces agents est la lassitude et la perte rapide de motivation pour le métier ! Pourquoi ? Nous avons souhaité interroger un IPCSR qui a quitté la fonction, pour mieux comprendre !

**MICHAËL ROBIN a quitté la profession d'IPCSR adjoint en 2001 en obtenant un détachement en tant que contrôleur du travail.**

**CFDT-ER** : Michaël pourquoi as-tu quitté le service de l'éducation routière ?

**MICHAËL ROBIN** : premièrement, les débouchés de carrière sont quasi-inexistants dans ce service et les perspectives d'évolution pas suffisamment élargies. Ensuite, le métier est particulièrement routinier et même en étant adjoint, la part d'initiative et la marge de manœuvre ( programmation, diversité des activités ) étaient trop réduites !

**CFDT-ER** : Effectivement, ce que tu dis est conforme à l'opinion globale des IPCSR de terrain, as-tu d'autres remarques ?

**MICHAËL** : Je ne supportais plus le contexte général complètement archaïque, soutenu par une organisation syndicale réfractaire à toutes améliorations des conditions de travail en refusant l'intégration ou l'aide des D.D.E. Quand j'explique à mes nouveaux collègues que nous officions sur un morceau de trottoir sans aucun confort sanitaire et que notre bureau était le coffre de notre véhicule personnel, ils sont scandalisés !

**CFDT-ER** : Toi, tu as eu la possibilité de partir grâce à un détachement ! Cette procédure est-elle simple et peut-elle assurer de nombreux départs d'IPCSR le désirant ?

**MICHAËL** : La première chose est de savoir quelle administration et quelle fonction peuvent accueillir l'agent. Il faut savoir que des quotas existent. En effet, seul un certain pourcentage du corps des IPCSR est détachable. Ensuite, l'administration soumet la candidature à la C.A.P . Il faut un avis favorable de détachement de l'administration d'accueil et de celle d'attache.

**CFDT-ER** : Donc, ce n'est pas si simple et les places sont restreintes ?

**MICHAËL** : Oui, mais la politique actuelle est de favoriser la polyvalence des fonctionnaires et leur mobilité à condition que ceux-ci s'y préparent et y croient. Je ne suis pas sûr que ce soit le cas chez les IPCSR. Je pense aussi que l'éducation routière doit développer des carrières pour faire en sorte que le concours d'IPCSR ne soit pas seulement un tremplin, une porte d'accès vers la fonction publique. Education routière doit rimer avec véritable carrière !

**FAUT  
VRAIMENT  
QUE  
J'PENSE  
A ME  
RECYCLER  
MOI !**





**CFDT-ER** : Au fait, n'as tu pas de regret de nous avoir quittés ?

**MICHAËL** : Pas du tout !!! Il fallait que je parte, j'avais la sensation de régresser intellectuellement ! Nous avons peu de stimulation, de réflexion, pas de documents à rédiger et des épreuves tellement bornées que la part d'analyse personnelle est limitée. Les suivis d'enseignements s'ils avaient été nombreux et réguliers auraient permis de rédiger des rapports, d'obliger les IPCSR à bien maîtriser les textes juridiques, à affûter les capacités techniques.

**CFDT-ER** : Que penses-tu des difficultés que nous avons à nous réformer ?

**MICHAËL** : Les bouleversements sont toujours difficiles ! Les agents ont peur des changements et privilégient parfois leurs intérêts personnels en oubliant l'intérêt collectif et le service du public.

Nous sommes en 2006, une réforme me paraît indispensable. Il faut adapter le permis de conduire et la sécurité routière à la modernisation et à l'évolution du contexte actuel.

**CFDT-ER** : Notre sous-direction a souhaité mettre en place une charte de déontologie, qu'en penses-tu ?

**MICHAËL** : Ah bon ! Je suis surpris car nous contrôleurs du travail nous sommes autant susceptibles d'être soumis aux tentations ou aux dérives et nous n'avons pas une déontologie spécifique aux contrôleurs du travail. Je pense que la charte peut, soit donner trop d'importance à une mission de contrôle étatique pas plus importante qu'une autre ; soit faire peser sur les IPCSR plus de suspicion de comportements déviants que sur d'autres professions.

**CFDT-ER** : Merci, Michaël d'avoir répondu à nos questions et de nous avoir donné tes opinions.

**En conclusion, des perspectives d'évolution de carrière accompagnées d'une reconnaissance par notre hiérarchie des difficultés particulières liées à notre métier comme les « face à face » permanents avec le public, les expositions aux aléas météo et aux risques routiers, aideraient nombre d'agents à entretenir leurs motivations professionnelles.**

## Urgent...des suivis d'enseignement !

Les IPCSR ne sont pas prêts d'arrêter de faire des « évaluations sanctions ». Seul procédé, à l'heure actuelle, de contrôler des établissements de la conduite peu performants.

Il existe encore des enseignants de la conduite qui n'appliquent pas le P.N.F (certains ne l'ont même jamais lu). Les cursus de l'A.A.C, avec les 20 heures mini, les niveaux de fin de formation, les rendez-vous pédagogiques ne sont pas toujours respectés. Les dérives du 35 minutes sont déjà en route avec des enseignants qui demandent à leurs élèves d'apprendre sans comprendre toutes les vérifications en argumentant même qu'elles ne sont pas éliminatoires !

Coincés entre des contraintes économiques et des clients motivés à minima. Un certain nombre d'auto-écoles acceptent les compromis ou se réfugient derrière le bachotage pour obtenir une réussite au permis de conduire.



Il n'est pas rare d'apprendre par le biais de formateurs salariés que des jeunes inscrits en A.A.C et ayant un niveau insuffisant en conduite se retrouvent sur la route ! Le formateur a prévenu les parents de l'insuffisance de leur enfant et il a refusé de signer les documents. Pourtant, sous la pression de parents peu conscients des risques, le chef d'établissement ( qui n'est pas toujours enseignant) signe la fin de formation initiale.

Que dire de la suite... la conduite accompagnée se fait à allure réduite sur les petites routes soit dans l'angoisse pour les accompagnateurs soit dans l'inconscience générale. L'échec de la formation se traduit seulement le jour de l'épreuve du permis de conduire par un ajournement ! L'objectif de l'acquisition de l'expérience de la conduite est non atteint ! Quel gâchis !

Alors que l'accent est mis sur l'accidentologie des deux-roues, des contrôles en formation moto seraient nécessaires pour remarquer d'une part, que les heures dispensées sont rarement réparties conformément à la réglementation et d'autre part, que le langage de certains enseignants s'approche plus du Joe bar team que de la sécurité routière.

Il n'est pas question de dire que tous les enseignants n'ont pas les compétences de leur fonction, mais que certains sont loin du sérieux et de la pédagogie qu'il est nécessaire d'apporter à des leçons de conduite. Les fonctionnements trop mercantiles « pourrissent » l'enseignement et découragent à terme les enseignants les plus motivés.

Que pourrait faire le service de l'Education Routière pour aider le monde de l'enseignement tout en impliquant les inspecteurs dans le domaine de la formation à la conduite ? Peut-être bien des suivis d'enseignement !!!

Rappelons que le suivi d'enseignement est destiné à évaluer la qualité de l'enseignement dispensé et de vérifier sa conformité au P.N.F.

De façon moins directe, les suivis d'enseignement doivent permettre de valoriser les établissements et/ou les formateurs de qualité et de sanctionner ceux qui ont des carences pédagogiques et administratives durables.

Une étude sur la nécessité des suivis d'enseignement avait été réalisée en mars 2003 et depuis..... ???

Depuis, il y a eu des efforts de dialogue avec les établissements de la conduite ( rapport LIBERMAN ), des efforts de financement pour la formation à la conduite des jeunes ( rapport BERTRAND ) et tout ça sans envisager de contrôler la conformité des applications ou les effets des mesures prises.

**Nous pouvons conclure que les formations à la conduite et à la théorie sont souvent superficielles et visent principalement l'objectif de la réussite aux épreuves du permis.**

**Les évolutions sont nécessaires car le monde de l'enseignement n'est pas capable de se remettre seul en question et se sclérose. Le P.N.F est devenu obsolète et le principe de l'évaluation actuel a depuis bien longtemps montré ses limites.**





## La Sous-Direction Education Routière va peut-être nous guider sur le chemin de l'avenir...**LIRE L'ARTICLE SUIVANT !!!**

### Révolution ou effet d'annonce !!

Dans la dernière parution de la Lettre de l'Education Routière, nous avons pu lire un article sur « **les exigences techniques requises pour les centres d'examens..** ». Ce texte rédigé par Monsieur FOUGERE explique que des différences de pratique existent entre pays et entre centres d'un même pays. Les épreuves pratiques couvrent rarement les critères prévus par la directive 2000/56. Des efforts particuliers devront être faits pour s'assurer que les centres d'examens répondent vraiment aux caractéristiques techniques, incluant une circulation systématique sur des axes autoroutiers ou 2x2 voies. Les épreuves doivent comporter une observation technique des véhicules (vérifications), une évaluation de l'installation, de la conduite économique et préventive.

Le plus intéressant est à venir, si vous avez réussi à comprendre l'auteur !

Nous citons « **des évolutions doivent intervenir au niveau des épreuves théoriques et pratiques, pour aborder lors de l'examen, les niveaux supérieurs de la matrice G.D.E (goals for drivers éducation) tel que recommandé par les études européennes Gadget, Advanced, Nov-ev.** »

Nous allons essayer de traduire brièvement et dans un langage compréhensible par tous, ce que Monsieur FOUGERE a écrit.

Tout d'abord, il faut savoir qu'un des objectifs du projet GADGET lancé par l'union européenne a été d'analyser les effets des systèmes de formation du conducteur sur le comportement et leur capacité à ouvrir des perspectives.

Il faut comprendre que notre dispositif français d'apprentissage à la conduite est incomplet et inversé. Cela signifie aussi que le P.N.F et le G.F.A ont été de bons outils, mais sont aujourd'hui obsolètes.

Si nous voulons fonctionner sur un nouveau modèle de formation à la conduite et peut-être d'évaluation aux épreuves du permis, comme l'écrit Monsieur FOUGERE, il faut intégrer les niveaux supérieurs de la matrice. En d'autres termes, il faut tenir compte d'une analyse hiérarchique qui est la suivante :

Niv 4 : Projets de vie et aptitudes à la vie

Niv 3 : Objectifs de la conduite et contexte social

Niv 2 : Maîtrise des situations de circulation

Niv 1 : maniement du véhicule

Les niveaux supérieurs ( niv4 et niv3 ) influencent les niveaux inférieurs. Ce qui veut dire aussi, que c'est ce que l'individu est disposé à faire( attitudes, motivations ) qui influence ce qu'il fait ( facteurs performance ).

Le contexte de vie, les projets de vie organisent la conduite et la rendent différente selon qu'elle soit plaisir ou utilitaire.

A partir de ces éléments, nous comprenons que notre système français fonctionne à l'envers. D'une part, notre système de formation fait **abstraction** des motivations, attitudes, objectifs et environnement social de l'apprenti conducteur. D'autre part, le pari est fait, qu'un enseignement basé uniquement sur la connaissance : réglementation, maniement du véhicule et rencontre de quelques situations routières **engendrera des motivations et des aptitudes favorables à la sécurité.**

Pour remettre en superposition l'analyse hiérarchique, en France, nous espérons que les niveaux supérieurs seront influencés par les niveaux inférieurs.

## Comment provoquer les évolutions ?

Pour réduire les accidents de la circulation il faut réussir à rétablir la place de l'automobile, c'est-à-dire comme un outil de mobilité. Mais, le contexte social est encore très favorable à la valorisation de la voiture comme symbole de puissance, de réussite, de confort et de liberté... ( influences sociales et publicitaires ).  
« Je conduis, donc je suis ! » il faut réussir à faire comprendre aux futurs conducteurs que ce n'est pas l'action de **conduite** qui est importante mais celle de la **mobilité** !

Pour cela l' Education routière et la formation doivent amener les futurs conducteurs à analyser leur comportement de « consommateurs de mobilité »

## L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire comme tremplin de la formation du conducteur !

L'éducation routière en milieu scolaire doit être réalisée très tôt. Elle doit être préparatoire à la formation à la conduite et engendrer des attitudes favorables, d'autant que les comportements dégradés ou délinquants n'ont pas encore été activés.

Cette pré-formation scolaire s'avère utile à la formation à la conduite si et seulement si, cette dernière aborde les niveaux 3 et 4 de la matrice !

## Les « moniteurs » sont-ils prêts pour ce bouleversement ?

Il est probable que non ! Tout le système de formation est à revoir. Certains, n'ont même jamais vraiment intégré le P.N.F, alors le « G.D.E » ! Actuellement, la formation à la conduite est identique à tous les apprenants, elle permet l'accès à la conduite mais pas à la mobilité. L'enseignement n'est pas individualisé et ne provoque pas de mécanisme d'auto évaluation, ni de réflexion sur le besoin et la pratique personnelle.

Le BEPECASER en l'Etat ne permet pas de travailler les niveaux 3 et 4, qui doivent générer une conduite sécuritaire en se servant des bases personnelles de l'apprenti conducteur.

Alors, faut-il prévoir de former des enseignants particuliers ou une profession qui n'existe pas encore et qui serait complémentaire ou ressource des enseignants déjà en place ?



## Le permis de conduire.

Ce qui ressort ? De nombreux pays considèrent le système d'évaluation « permis de conduire » comme un outil de réduction des risques pour les jeunes conducteurs. Le principal objectif des épreuves de conduite est lié à la sécurité routière et les objectifs secondaires à ceux des capacités à utiliser le véhicule comme moyen de transport. **Il est mis en évidence par certains spécialistes, que la fonction principale des épreuves est l'action de contrôle sur la formation et la pratique suivis par les élèves conducteurs.**

**Pour ceux qui le nieraient encore, c'est bien le contenu des épreuves qui conditionne directement les programmes, les volumes et la qualité de la formation !**

### Et après ?

Il y a aussi les jeunes conducteurs délinquants pour lesquels les raisons du non-respect des règles de circulation sont différentes des conducteurs expérimentés.

La formation complémentaire doit prévenir la récurrence en utilisant des problématiques :

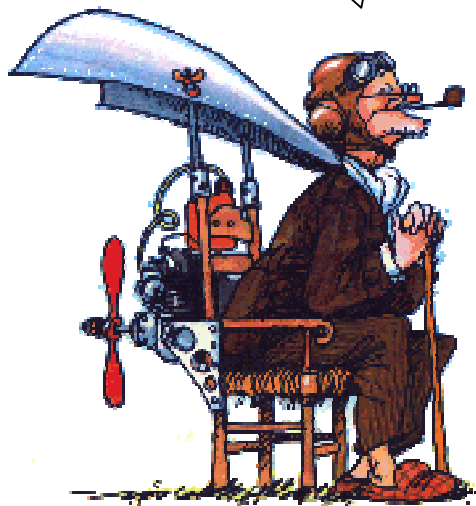
- psychologiques et sociales (différent du maniement du véhicule).
- rôle des conditions de vie personnelle.
- rôle du contexte social.

### Conclusions !?

**Il faut revoir la formation et le permis de conduire qui doivent considérer tous les niveaux hiérarchiques de la matrice. Il faut rendre l'évaluation primordiale telle que définie précédemment pour l'adaptation de la formation. Les conducteurs délinquants doivent être pris en charge de façon spécifique. La mise en application de ce type d'éducation et de formation laisse envisager d'importantes améliorations dans le domaine de la sécurité routière.**

*Si vous souhaitez être informés d'avantage sur ce sujet, rendez-vous sur le très riche [site de l'INSERR](#) qui est en lien avec [le nôtre !](#)*

Sacré nom d'une pipe, c'est ben vrai ça, Je pense qu'il est vraiment temps que j'évolue ...



## FRAIS DE DEPLACEMENT OU DEPLACEMENTS DE FRAIS ?

La continuelle question du remboursement des frais de déplacement a été d'actualité entre la fin de l'année 2005 et le début de l'année 2006. Les inquiétudes des DPCSR et IPCSR nous ont conduit à rédiger d'urgence un courrier à tous les Directeurs Départementaux de l'Équipement dont le contenu fait suite :

**La réponse de l'administration ne s'est pas fait attendre, puisque 2 jours plus tard, des fonds d'urgence étaient débloqués ! [lire...](#)**



STRASBOURG le, 11 JANVIER 2006

M. Olivier DEBLIQUIS  
Responsable National CFDT-ER

à

Messieurs les Directeurs  
Départementaux de l'Équipement

**Monsieur le Directeur,**

Nous avons été alertés, par de nombreux inspecteurs du permis de conduire de différents départements, des probabilités de remboursements tardifs des frais de déplacements engagés par ceux-ci, pour se rendre sur les centres d'examens secondaires.

Il semble que le passage à la LOLF pose des problèmes pour l'exercice comptable notamment en ce début d'année 2006.

Ainsi, certaines DDE ont déjà signalé que les frais engagés ne pourraient être remboursés avant le mois d'AVRIL 2006.

Les frais avancés par les autres agents de la DDE, n'ont aucune commune mesure avec les frais pouvant être engagés par les Inspecteurs du permis de conduire. En effet, certains d'entre eux dépassent régulièrement les 400 € / MOIS de frais avancés pour les besoins du service.

Certains inspecteurs sont parfois contraints de payer des agios bancaires, en raison d'indemnités qui tardent à être remboursées. La CFDT-ER insiste sur la complexité financière qui découlerait de plusieurs mois de non-remboursement.

La section CFDT Education Routière n'acceptera pas que cette situation s'installe, car d'une part, les inspecteurs du permis de conduire se déplacent avec leur véhicule personnel à des taux de remboursement très insuffisants et dénoncés depuis longtemps par notre organisation syndicale, et d'autre part, les remboursements doivent en fonction des textes, intervenir pour le mois N, à N+1 .

La CFDT-ER, sollicite votre action rapidement, si votre exercice comptable place votre DDE dans l'impossibilité d'effectuer les remboursements dans les délais prévus. Pour cela, nous souhaitons que l'une des propositions suivantes soit appliquée pendant la période nécessaire au rétablissement d'une situation normale :

1. mettre à disposition, sur le centre principal de l'agent, un véhicule de service, pour 08h00 le matin, lui permettant de se rendre sur le centre secondaire sans frais. ( ceci implique la suppression du nombre d'examens nécessaire à la réalisation du temps de trajet )
2. mettre à disposition de l'agent un véhicule de service qu'il pourrait utiliser dès la veille du déplacement, permettant ainsi à ce dernier de se rendre sur le centre secondaire pour commencer son activité dès 08h00 sans perte d'examen sur les journées déjà programmées.
3. dans le cas où ces situations ne seraient réalisables, faire convoquer établissements de la conduite et candidats au permis de conduire sur le centre principal de l'agent.

Cette solution extrême n'est pas souhaitée par notre organisation syndicale car elle risque de provoquer des dissensions avec les auto-écoles.

La CFDT estime qu'un dialogue sur ce sujet doit-être ouvert avec le Délégué à l'éducation routière et les inspecteurs du permis de conduire de votre département, pour trouver une solution convenable à tous.

**Il nous paraît urgent d'intervenir, dans l'intérêt du service public, avant que la situation ne se dégrade et devienne ingérable financièrement pour les agents.**

**Si des solutions rapides ne sont pas trouvées, la CFDT-ER s'attachera à soutenir les inspecteurs du permis de conduire qui décideront de ne plus se déplacer sur les centres secondaires pour assurer les passages des épreuves du permis de conduire, quelle que soit leur programmation et qui se rendront exclusivement sur leur centre principal et ce, à partir du 1<sup>er</sup> FEVRIER 2006.**

Notre organisation syndicale se tient, bien sûr, à votre disposition pour toutes précisions supplémentaires. Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de nos sincères salutations.

Pour la CFDT  
Olivier DEBLIQUIS  
RESPONSABLE NATIONAL

# Les agressions physiques se multiplient malgré l'A.D.R.

**C'est un fait de société**, la violence est un moyen de plus en plus utilisé pour communiquer les sentiments négatifs et la **frustration**. Le passage des épreuves du permis de conduire contient des enjeux parfois très importants pour les candidats et un ajournement prend des dimensions insoupçonnées pour l'inspecteur qui remplit sa fonction.

**L'Annonce Différée du Résultat** a été mise en expérimentation il y a cinq ans pour atténuer ces accès d'agressivité immédiats.

Cependant, si l'inspecteur réalise au mieux son examen en relevant les « tolérés » et « non tolérés » du candidat dès qu'ils se présentent, celui-ci doit comprendre à la fin de l'épreuve que le **résultat** qu'il recevra deux jours plus tard par voie postale, est **négatif** ! De surcroît, l'expérimentation dure depuis assez longtemps, pour que les candidats en aient compris le principe, d'autant que certains sont amenés à nous renouveler leur visite !

**Alors, l'A.D.R ne serait-elle pas plutôt une simple parade à la vexation individuelle d'un candidat qui a raté sa performance ? Et, qui va subir les interrogations ou la pression « à chaud » de son environnement qu'à une réelle protection contre la violence ?**

Ce qui voudrait dire que les candidats susceptibles sont plus nombreux que les candidats violents, c'est plutôt rassurant !

Ce qui est moins rassurant, c'est que les agressions dans des départements soumis à cette mesure se multiplient **sans que d'autres solutions soient sérieusement envisagées.**

Pire, ces agressions souvent **très dures** ne sont même pas relatées. Cette attitude place les inspecteurs concernés dans le désarroi. Non seulement on évite de parler de leur traumatisme, mais en plus la « **mesure miracle** » ne les a pas protégés !

**Après cinq années de plébiscite pour l'A.D.R, il faut reconnaître que l'amélioration de la sécurité des inspecteurs n'est pas liée à une seule mesure.**



Les attitudes d'irrespect et les discours négatifs des enseignants peu scrupuleux à l'encontre des inspecteurs peuvent être à l'origine de problèmes pendant les évaluations. La formation initiale des enseignants ( BEPECASER ) devrait intégrer les contraintes de l'évaluation et des informations sur les sanctions encourues en cas de mauvais comportement par les futurs candidats. Ces réflexions doivent devenir des pistes à exploiter davantage !

**Le problème des agressions est relancé, n'attendons pas que ces situations conflictuelles augmentent pour chercher d'autres solutions qui puissent s'adapter à temps aux changements sociaux et comportementaux des candidats frustrés !**

**La CFDT-ER engagera la réflexion avec la sous-direction !!**

STRASBOURG / EN CORRECTIONNELLE

## Recalée au permis, elle frappe l'examinatrice

Une jeune femme âgée de 19 ans – inconnue de la justice – a été condamnée hier à 4 mois de prison avec sursis pour des outrages et violences commis envers une inspectrice du permis de conduire, mardi matin, à Strasbourg.

La jeune Strasbourgeoise, qui avait déjà échoué à six reprises lors du passage de l'examen de conduite, venait de rater une manoeuvre de stationnement sur un parking de HautePierre lorsqu'elle s'est énervée. Elle a insulté l'examinatrice, avant de lui tirer les cheveux et lui asséner des coups au visage.

Jugée hier, la jeune femme a reconnu les faits. « *Je sais que ce n'est pas de sa faute à elle, a indiqué la jeune femme en pleurs à la barre, mais les inspecteurs s'imaginent pas ce que ça coûte et je ne trouve pas de travail sans permis* ».

Le procureur Pierre Kahn a de son côté dénoncé un « *comportement hystérique* » et « *inacceptable* » face à une inspectrice « *dont la tâche n'est pas aisée* ». L'avocate de la défense M<sup>e</sup> Meunier a souligné la situation difficile de sa cliente au chômage, qui « *a déjà investi plus de 3500€ dans le permis de conduire* ». En plus des 4 mois de prison avec sursis, la jeune femme a pour interdiction de repasser le permis avant un délai de 6 mois.

Extrait DNA n° 294 – vendredi 16 décembre 2005



**Peut – on présager un tel type de comportement ?**

La réponse est NON. Dans le cadre de cette agression, l'inspectrice n'a rien vu venir... pas de regard torve, pas de propos menaçant. L'accusée paraissait même sympathique ... jusqu'au « pétage de plomb ».

Face à la violence, on se sent impuissant, on est même incapable de se défendre. D'ailleurs, est – il nécessaire de transformer un simple examen en pugilat ?

La réponse est toujours NON. D'autres solutions existent. Il est nécessaire de déposer une plainte pour que la machine judiciaire se mette en route, quel que soit le type d'agression ( verbale, physique )

Nous tenons à vous rappeler que la loi du 12 juin 2003 renforce les sanctions à l'encontre des personnes ayant agressé un inspecteur des permis de conduire dans l'exercice de ses fonctions. Une peine d'interdiction de se présenter à l'examen pour une durée pouvant aller jusqu'à 3 ans peut – être prononcée en plus des sanctions pénales déjà existantes ( peine de prison, Travaux d'intérêts généraux, amende.. )

## Chronométrage des Examens par l'Administration aujourd'hui

=

### pointeuse DEMAIN

Suite à la présentation des nouveaux titres professionnels, notamment dans l'organisation des journées et des parcours, ( 8 unités / jour réparties comme suit : 4 le matin et 4 l'après midi , possibilité pour l'IPCSR de modifier une partie du parcours pour confirmer une éventuelle observation ) des remarques ont été faites en CTPS.

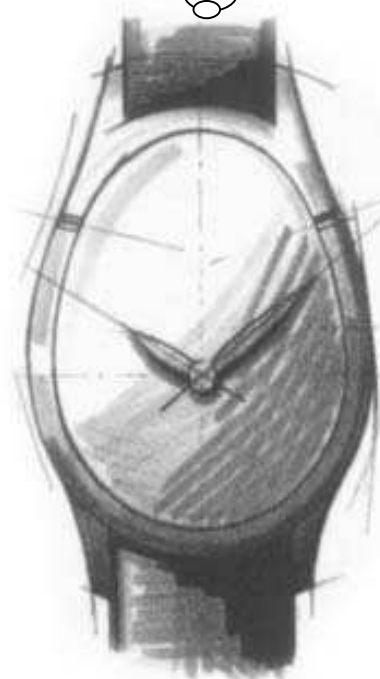
La lenteur de certains candidats, la longueur de certains parcours font que les journées de TITRE PRO ( ex CFP ) dépassent les horaires de fin de journée prévu. ( environ 17h10 ( 4 x 50' + 10' de pause + 10' de lecture de carte pour le premier candidat = 3h40 )

**Le SNICA-FO a demandé en séance que l'administration chronomètre les épreuves titre pro et que cette demande soit inscrite sur le compte rendu officiel du CTPS, considérant que 8 unités par jour était irréalisable.**

Notre Sous-Directeur **M. LE BRETON** releva cette demande et déclara au SNICA son désaccord par rapport à son analyse ; il déclara que si le SNICA insistait , **l'administration chronométrerait non seulement les titres pro, mais également toutes les autres catégories de permis et d'activités ! le « A » le « B » , les temps de pause , de discussion avec les enseignants etc.....**

TIC...TAC...tic...  
tac..

C'est pas l'heure...



Le SNICA a insisté pour que ce chronométrage se fasse, étant persuadé du bien fondé, et a déclaré que si l'administration ne le faisait pas , il le ferait lui-même !

**La CFDT a dû intervenir pour empêcher que ce chronométrage se fasse.** En effet, de grandes divergences existent d'un centre d'examen à l'autre et ce, pour diverses raisons ( densité de population, de trafic, centre urbain ou rural etc.... ) .

**Rappelons-nous du dernier rapport ( en 2004 – 2005 ) commandé par la DSCR à une société privée, qui avait conclu que les IPCSR n'exerçaient pas 7h42' par jour, mais nettement moins !**

**Si l'administration venait à chronométrer toutes les épreuves, et que ce constat s'avère réel ( et l'Administration est tout à fait capable d'arriver à ce constat ! ), le SNICA-FO pourrait se vanter de nous avoir dirigé tout droit vers le BADGE et la POITEUSE ! merci...**

**En revanche, la CFDT a demandé et obtenu que la possibilité de reprendre à 12h45 ou 13h00 lors des journées programmées en titre pro soit rappelée à l'ensemble des DDE et des délégués.**

En effet, l'heure de fin de matinée avec 4 unités se situe aux alentours de 11h40, une reprise à 12h45 - 13h00 permettrait ainsi une fin de journée aux alentours de 16h30. La concertation devant se faire au niveau local avec le Délégué. N'hésitez pas à nous contacter si vous rencontriez des difficultés à le mettre en place dans votre département.



## ELECTIONS DU 21 MARS 2006 :

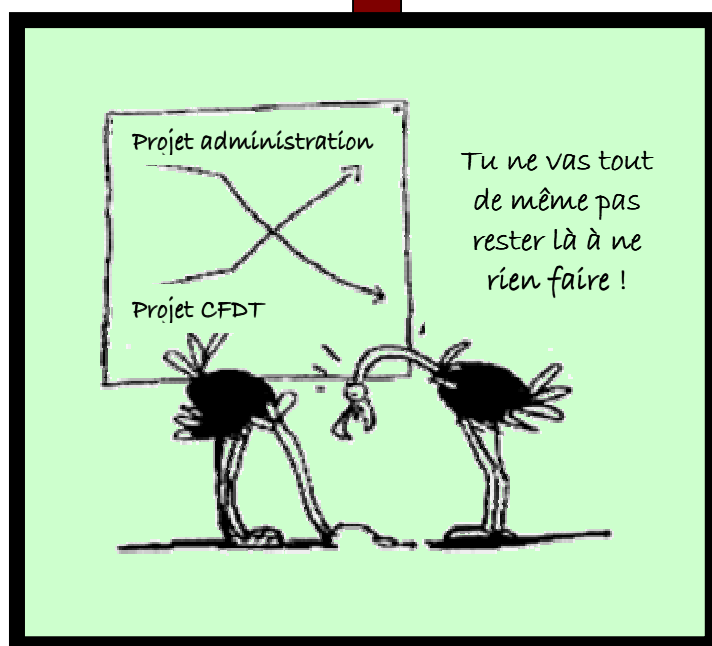
Il revient à la C.F.DT-ER de former de vrais projets d'avenir à partir des diverses aspirations des Inspecteurs !

Afin d'avancer et de barrer la route à la démagogie et à la syndicalisation par la crainte !

Souvenez-vous, certains nous alarmaient en 2003 car nous devons tout perdre en allant D.D.E ! En 2006, les « prédictions » sont la perte de notre identité professionnelle à cause de la fusion des corps et des possibilités d'évolution de carrière !

Alors, si sur le terrain vous subissez des pressions électoralistes, de position et d'idées, n'oubliez pas : **le vote est anonyme !**

Faites-nous confiance, tous les membres de l'équipe syndicale CFDT restent présents sur le terrain pour mieux comprendre et exprimer vos besoins ! Avec vous, nous travaillerons activement à la réalisation de vos objectifs!



**Le 21 mars bousculez les principes de la majorité, de l'unique forme de pensée : VOTEZ CFDT !**

## POURQUOI SE SYNDIQUER ?

*Grâce à vos adhésions la CFDT progresse et conforte sa première place avec 889000 adhérents, actifs ou retraités . C'est sa force pour écouter, agir, négocier et obtenir des résultats, pour mieux répondre aux attentes de chacun .*

*La CFDT se bat pour la modernisation des services publics et les conditions de travail comme sur d'autres enjeux ....*

*Vous avez la parole ! Avec vous, la CFDT a une chance de plus de concrétiser ses ambitions !*

*La carte CFDT ouvre des droits à l'information : magazines .... à la formation qui est gratuite pour les adhérents ; après six mois d'adhésion la caisse nationale d'action syndicale vous permet de bénéficier de l'assurance vie professionnelle, de la défense de vos droits en cas de recours et d'action juridique, d'une caisse de grève ..*



### Bulletin d'adhésion à la CFDT-ER

Nom/Prénom :

Adresse :

Tel :

Grade :

Service :

Adhère à la CFDT à compter du :

Signature

A retourner auprès d'un militant CFDT ou à

Rédaction et mise en page : Emmanuelle DAPRILE ( DDE 71 ) et Olivier DEBLIQUIS ( DDE 67 ) les 09 et 10 février 2006.