



# La CFDT-EDUCATION ROUTIERE Déchaînée



Les ECHOS CFDT-ER : journal réaliste publié tous les trimestres

Octobre 2006 N° 8 0.75€ en kiosque

journal des IPCSR et DPCSR

**Un service qui navigue  
à vue et qui mène ses  
agents en bateau !**



**Ne me dites pas que vous  
venez pour m'aider !**

- Des frais de déplacement remboursés insuffisamment et avec du retard, situation qui met de nombreux agents dans des difficultés financières et qui accentue le « ras le bol ! ».

- Des salaires qui stagnent, depuis qu'ils ont évolué uniquement grâce à la déconcentration car, alignés sur ceux des secrétaires administratives qui ont des conditions d'exercice beaucoup moins difficiles !



**Archaïsme, stagnation, régression au  
service de l'éducation routière !**

La CFDT-ER qui vous a habitué à accepter les évolutions lorsqu'elles vont dans le sens du progrès, a généré l'optimisme quand les initiatives prises par la Direction semblaient donner une impulsion à notre profession. Mais là, il faut admettre l'échec ou plutôt les échecs :

- La mise en place du 35 minutes ; dont le contenu de procédures administratives et d'examen ne permettent pas de respecter le minutage imposé. Un candidat par véhicule, pourquoi pas ! Mais la plupart des centres ne s'y adaptent pas et encouragent le bachotage et la lassitude des examinateurs ce qui contribue à baisser le niveau des candidats.

- Un nouveau CEPC inutilisable par les inspecteurs et incompréhensible par les candidats.

- Une nouvelle répartition des places d'examens qui se réalise sur un « terrain glissant » : situation de retard dans le passage des épreuves du permis de conduire, insuffisance de recrutement d'examineurs. Calcul des droits avec des outils informatiques obsolètes (minitel, feuilles de papier) ou programmes pour les délégués seulement en cours de réalisation.

- Des épreuves des permis A et surtout du groupe lourd complètement en dehors des réalités techniques et/ou professionnelles.

- L'organisation d'un groupe de travail consommateur de temps, dans le but initial d'imposer une charte de déontologie. Une volonté de bien cadrer notre fonction, alors que nos devoirs et nos obligations sont les mêmes que tous les agents de la fonction publique. Résultat : les juristes démontrent qu'une charte est lourde de sens et de conséquences. Les inspecteurs disposeront prochainement de repères de déontologie, soit un concentré d'informations sur les difficultés liées à notre profession.

Octobre 2006



**Bref ! Rien ne va...**

les revendications des représentants du personnel ne semblent trouver aucun écho auprès d'une sous-direction qui écoute sans entendre et qui génère secrètement des dispositions souvent inadaptées aux réalités du terrain.

Les groupes de travail se succèdent et n'aboutissent pas ou partiellement. Les rapports pointent les difficultés de ce service et de ses agents sans que de réelles mesures de changement en découlent.

## PLACE AUX ACTIONS !

**N'acceptons plus que des administratifs sous influence politico-financière ravagent l'avenir de notre service, rassemblons-nous sur nos besoins communs, l'union fera notre force puisque les discussions n'aboutissent pas !**

# Pour du Changement, C'est du Changement !

Dès le 1er septembre, l'épreuve des manœuvres sur terrain privé disparaît, et ce n'est pas la seule nouveauté.

Contre vents et marées, le ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt a imposé sa réforme du permis de conduire automobile. Le texte est entré en **application le 1er septembre**. Oubliez ce que vous saviez, on change (presque) tout.

Avant de prendre le volant, il faudra passer comme aujourd'hui son examen théorique. Pour gagner un peu de temps, ce sera possible dès l'âge de 17 ans. Un jeune pourra alors débiter sa formation pratique et obtenir son permis pour ses 18 ans.

*"Plus le candidat commence tôt sa formation, plus il pourra engranger de l'expérience et donc conduire de manière sûre. L'expérience est donc le maître mot",* commente le ministre.

Une fois le permis théorique en poche, le candidat a plusieurs possibilités de formations pratiques, où filière libre et auto-école continuent à cohabiter comme maintenant. Le candidat doit s'exercer minimum 3 mois et maximum 3 ans avant de passer l'examen pratique. Le nouveau permis de conduire provisoire est donc valable trois ans maximum.

En filière libre, le candidat pourra apprendre avec des accompagnateurs différents (à la condition que ceux-ci aient leur permis de conduire depuis au moins huit ans.) À l'auto-école, le candidat aura le choix entre différentes formules, dont une formation de base réduite à six heures. *"De cette manière, un candidat conducteur peut acquérir les techniques de base avec un instructeur puis les perfectionner avec ses accompagnateurs",* explique le cabinet Landuyt.

Si le candidat suit une formation de minimum 20 heures de pratique en auto-école, et qu'il a déjà 18 ans, il pourra obtenir un permis de conduire provisoire délivré par l'auto-école, valable 18 mois, lui permettant de rouler SEUL ! Dans cette option, le candidat ne peut transporter qu'une seule autre personne à bord, à condition encore qu'elle ait plus de 24 ans et qu'elle soit titulaire d'un permis B.



Quelle usine à gaz !

Bon, soyons francs. Il y a ceux qui ont les moyens de se payer une formation et ceux qui ne les ont pas.

## Belgique : Un permis qui ne tenait pas la route !

Nous avons entendu parler du modèle belge comme d'un exemple à suivre. Or, la commission européenne épingle les programmes et les procédures de l'ancien permis et somme la Belgique de modifier rapidement l'organisation de son épreuve. Olivier DEBLIQUIS a rencontré un enseignant belge...

Faut vraiment qu'on change tout ?



**Autre élément important : la conduite des candidats est interdite entre 22 heures et 6 heures les vendredis, samedis, dimanches, jours fériés et veilles de jours fériés.**

L'examen pratique, qui pourra être passé au minimum 3 mois après le théorique si le candidat est âgé de 18 ans ou plus, est lui aussi modifié. Dès le 1er décembre, finies les manœuvres sur terrain privé : elles sont intégrées dans la seule épreuve maintenue, l'examen sur la voie publique.

**Celui-ci durera au moins 40 minutes (au lieu de 25 aujourd'hui).**

Les candidats qui sont actuellement, en cours de formation peuvent rester dans l'ancien système ou, dès le 1er septembre échanger, leur actuel permis provisoire contre un nouveau et intégrer la nouvelle mouture.

Une dernière nouveauté concerne la sévérité particulière lors de la première année de permis. La plupart des accidents ont lieu durant cette première année qui suit l'obtention du permis de conduire. Pendant cette année probatoire, la personne devra rendre son permis en cas d'infraction grave, et devra repasser son examen théorique et/ou pratique. Cette décision sera prise par un juge.

### Conclusion :

Les dispositions de la directive européenne sont précises mais pas strictes. Chaque pays membre peut adapter avec plus ou moins d'intelligence, de sévérité, de progressivité les méthodes de formation, leurs durées, ainsi que le laps de temps consacré au passage de l'épreuve.

**Les fonctionnaires inégalités de régime et pourtant tous cloués au pilori des abus de privilèges !**

Non, les 5 millions d'agents de l'Etat ne sont pas des nantis conservateurs assis sur leurs privilèges ! Pour la plupart, les salaires sont minimes et à peine compensés par d'ubuesques primes.



Les dernières déclarations radiophoniques et télévisuelles accablent les fonctionnaires de tous les maux .

Ils nous taxent de monstres bureaucratiques dictant leurs lois dans notre seul intérêt au détriment de la collectivité.

D'un côté, il y aurait les courageux soldats du privé qui affrontent la mondialisation et de l'autre, les vétérans du service public baignant dans l'opulence.

De tout temps, les pourfendeurs de la fonction publique ont affirmé que ses agents coûtent trop chers à la nation, qu'ils entravent les évolutions... Dans ce climat de crise, taper sur le dos des fonctionnaires est aisé.

**Quant à l'idée de dégraisser le « mammouth », il est rare de trouver de la mauvaise graisse, mais on tombe souvent sur des os !**

Comme dans le privé, le traitement et les primes dépendent en partie de la fonction et de qualification. En théorie, plus on est compétent et gradé, plus on est payé ! Au top des hauts fonctionnaires, on trouve les trésoriers payeurs généraux qui émargeraient pour celui de l'île de France à 200000 euros par an ! Le conservateur des hypothèques, le vice-président du conseil d'Etat, le directeur régional des impôts...

A l'autre bout de l'échelle, c'est-à-dire au rez-de-chaussée, certains agents des catégories B et C bénéficient d'une prime, qui leur sert seulement à combler la différence entre leur salaire de base et le minimum légal ou vital.

Encore que pour certains agents sous-payés, se loger dans certaines villes est impossible et les derniers faits divers révélaient des fonctionnaires couchant à l'abri des ponts !

Reste les autres, enseignants, policiers, infirmières, magistrats, personnels techniques et administratifs..... qui gagnent en moyenne selon l'INSEE 2072 euros net par mois primes comprises ! C'est une moyenne...c'est pas le Pérou !

## Et les primes.....

Au demeurant, le système de rémunération est simple. Selon son corps, son grade et son ancienneté, l'agent est suspendu à son échelon indiciaire.

Le traitement mensuel dépend de l'indice multiplié par la valeur du point. Par conséquent, quand la valeur du point est relevée, les salaires de tous les fonctionnaires, retraités y compris, augmentent.

Voilà pourquoi, les gouvernements rechignent pour des raisons d'économie à revaloriser le point !



**C'est pour ces raisons, que la CFTD a négocié et signé l'accord JACOB...**

Le volet social et le volet statutaire ne sont certes pas à la hauteur de nos demandes, mais comportent des avancées concrètes, et des éléments qui pourront nous servir de point d'appui pour continuer.....

.....

Il y a régulièrement des négociations salariales interminables entre le ministre de la fonction publique et les syndicats, négociations régulièrement ponctuées d'appels à la grève.

Ce qui génère le développement anarchique des primes (censées compenser l'absence de 13ème mois dans le public, mais qui n'entrent pas dans le calcul de la retraite).

Ces primes, distribuées à telle ou telle catégorie, par tel ou tel ministère et qui servent de soupape salariale !

La somme de ces petits arrangements permet de contourner la rigidité salariale de la fonction publique en creusant les écarts.

Accord sur le social et le statutaire ....

Tu vois nous à la CFDT, on pense qu'il vaut mieux obtenir de petites améliorations successives, que de ne pas obtenir une grande avancée !

Pourquoi on n'a pas signé !



Dorénavant, constitue une seule et même commune « toute commune et les communes limitrophes desservies par des moyens de transports publics de voyageurs »

Cela signifie qu'un inspecteur qui examine dans une commune limitrophe de celle où est fixée sa résidence administrative, ne percevra plus de frais de déplacement !

Ce texte émanant du Ministère de la Fonction Publique et non du protocole JACOB, contrairement à ce que certains prétendent, prévoit néanmoins que chaque Ministère peut y déroger pour raison de service .

Il va sans dire que cette éventuelle nouvelle dégradation de nos conditions de travail ne saurait être acceptée !

Catégorie B 1<sup>er</sup> grade IPCSR 3<sup>ème</sup> classe

échelons	avant	après
1	290	296(+1 salarial)
2	298	302(+1 salarial)
3	306	318(+1 salarial)
4	317	324(+1 salarial)
5	324	338(+1 salarial)
6	335	351(+1 salarial)
7	349	361(+1 salarial)
8	360	369(+1 salarial)
9	377	382(+1 salarial)
10	394	394(+1 salarial)
11	417	417(+1 salarial)
12	438	438(+1 salarial)
13	462	462(+1 salarial)

## L'accord JACOB, mais qu'est ce que c'est réellement !

LES PRINCIPALES MESURES CONTENUES DANS LE VOLET SOCIAL....

### De nouveaux droits :

- Une participation de l'Etat aux frais de garde des enfants de 0 à 3 ans par le biais du **Chèque Emploi Service Universel ( CESU )** : 600 € / an pour un ménage aux revenus inférieurs à 30000€, 350€/an entre 30000 et 40000 €, 200€/an au delà ( applicable en septembre 2006 ); c'est d'autant plus important qu'on est à la veille d'un renouvellement massif des effectifs de fonctionnaires.
- **L'aide à l'installation des nouveaux fonctionnaires est étendue à toute la France** ( 350€ ) et portée à 700€ en Ile de France, en PACA, et dans les zones urbaines sensibles ( applicable en septembre 2006 )

### Une amélioration de dispositifs existants :

- Suivi des réservations de places en crèche, soutien à la création de crèches à l'occasion de la construction de bâtiments ou du regroupement de services.
- **Majoration au 1<sup>er</sup> juillet 2006 de 20% de l'indemnité de changement de résidence** due en cas de mobilité qui n'est pas à la demande de l'agent et possibilité d'avoir un **prêt à 0 % sur 3 ans pour payer une caution de loyer.**

PRINCIPALES DISPOSITIONS CONCERNANT L'AMELIORATION DES CARRIERES...

### En B, des mesures qui sont un point d'appui pour amorcer la réforme de la catégorie :

- Les grilles de catégorie B débiteront à **l'échelon 296** (+6 pts), et la grille du 1<sup>er</sup> grade du B-type ( pour nous la 3<sup>ème</sup> classe ) sera alignée sur celle des techniciens de recherche.
- **Une prime de 400€/an** est instituée pour les B bloqués depuis 5 ans au sommet de leur grille en 2006, 2007 et 2008 ( notre objectif étant de les transformer par la suite en points d'indice )
- **Plan de requalification** pour améliorer l'accès aux grades d'avancement et à la catégorie A
- **Amélioration des taux plancher de promotion en A**

## INTOX !

Il paraît que la cfdt-er ( en compagnie de deux autres organisations syndicales ) avait signé le décret prévoyant de nous supprimer les frais de déplacement dans les communes limitrophes.... ( un anonyme du BLOG )

## INFO ....

Que ceux qui racontent cela s'informent ! La cfdt a signé un accord statutaire et un accord social, en aucun cas un accord salarial. Les propositions étaient trop basses et certainement pas d'accord sur les communes limitrophes. Il s'agit d'un décret publié cet été et non discuté avec les Organisations Syndicales.

C'est de l'INTOX !

Retrouvez l'accord jacob, lisez le, regardez les signatures, sur notre site internet, dans la bulle infos catégorielles. Lisez le tract :

remboursement des frais de déplacement, à la fin vous trouverez les liens qui vous mènent au protocole jacob. Si vous trouvez quelque chose sur les communes limitrophes prévenez-nous ! Ensuite demandez-vous qui vous ment et pourquoi ?

## DDE 51 : les mauvais Elèves..... .....mais que dire du Prof

A la suite d'une réunion d'information présidée par Mme la Ministre de la Cohésion Sociale Catherine VAUTRIN, à destination des établissements d'enseignement de la conduite, sur les thèmes de la problématique des résultats et des places d'examens, le DDE de la Marne se fait « remonter les bretelles » .

Il décide donc de réagir :

### LE CONTEXTE :

....les mauvais Elèves ( les IPCSR soi-disant )

[...] les statistiques montrent que le taux de réussite moyen constaté sur le territoire national entre janvier et mai 2006 est de 51%, contre seulement 46% dans la Marne, soit 5 points de moins que la moyenne nationale [...]

..... mais que dire du Proviseur ( le DDE )  
lettre adressée aux IPCSR du 51 ( à lire en page cachée sur notre site internet )

[...] diverses mesures destinées à optimiser les taux de réussite de vos examens ont déjà été mis en place [...]

[...] aujourd'hui je demande à Mme la Déléguée de calculer chaque semaine le taux de réussite de chacun d'entre vous [...]

[...] je vous demande de vous interroger sur le positionnement de votre taux de résultats mensuel par rapport à cette moyenne nationale [...]

Après décodage :  
IPCSR du 51 : donnez plus de permis !

## La CFDT propose un « TEST » au DDE 51

Monsieur le Directeur essayez cette méthode :

- Réunissez toutes les autos-écoles de votre département et annoncez leur que votre circonscription va devenir le pilote d'une nouvelle méthode d'examen « B ».
- Dites leur que cette méthode est inspirée du permis moto. Autrement dit, une épreuve de conduite où le candidat sera seul au volant d'une voiture ! L'inspecteur et le moniteur suivront avec un autre véhicule et le guideront par radio.
- Dites leur que cette expérimentation, requiert leur approbation, pour être essayée dans le département ( là, s'ils sont honnêtes, ils refuseront )
- Demandez leur pourquoi ? ( ils vous répondront que leur véhicule est un outil professionnel et qu'ils n'ont pas envie qu'il soit détérioré )
- Demandez leur alors, sur 10 candidats combien pensent-ils pouvoir réellement présenter avec cette méthode ( ils vous répondront maxi 2 ou 3 )

Alors M. le Directeur, lorsque les auto-écoles elles-mêmes, lâchent entre 20 et 30% de leurs candidats, vos inspecteurs en délivrent 46% !

**CAR OUI !** en délivrant un permis, l'inspecteur accepte de laisser le candidat rouler seul !

**ALORS** posons nous la question :

Qui sont les plus proches de la réalité, les  
**AUTO-ECOLES OU LES IPCSR ?**

## Une toute petite chose encore !

Lorsque l'on parle de moyenne nationale, comme son nom l'indique, il s'agit d'une moyenne !

Celle-ci s'obtient avec des statistiques en-dessous de la moyenne nationale et d'autres au-dessus de la moyenne.

Demande t-on aux départements qui sont au-dessus de la moyenne nationale de délivrer moins de permis ?

De plus, si on demande à tous les départements qui sont en dessous de la moyenne nationale de rattraper les 51%, la moyenne va donc augmenter, ils seront donc à nouveau en dessous de cette moyenne !

Ils devront donc délivrer encore plus et ainsi de suite ....

Mais que veut-on ainsi obtenir ?

Devons nous délivrer 80% de permis, niveler vers le bas, mettre dans la légalité des chauffards qui ne se poseront pas de questions sur leurs compétences... ?



## MAIS, la DDE 51 ne s'arrête pas là !

Non content des taux de réussite de ses inspecteurs du permis de conduire, la DDE leur demande en plus de remplir une feuille très contraignante depuis plus d'un an maintenant, afin de connaître les délais de présentation des candidats.

Cette feuille, prend plus de 2 minutes à remplir, par candidat, soit environ 25 minutes de temps de travail supplémentaire par jour, non compensé !

Les IPCSR avaient accepté cette contrainte pour une durée limitée, cette dernière devait disparaître au terme de ces 1 an, mais non !

**Il ne faudra pas s'étonner après tout cela, que les IPCSR de la Marne expriment leur « ras le bol » avec le soutien plus que légitime de la CFDT-ER !**



**Un complément indispensable à la notice de repères déontologiques :**  
**la capacité de contrôle.**

A la CFDT, nous pensons qu'une cellule d'aide et de contrôle fait défaut à notre profession.

Sans ressusciter le spectre de l'inspection nationale, il serait temps de pouvoir compter sur une organisation compétente.

Elle serait composée de personnels de terrain, choisis pour leurs qualités relationnelles, psychologiques et si nécessaire leur fermeté.

Cette cellule pourrait intervenir en toute neutralité dans des situations sensibles. Elle aiderait les inspecteurs à se replacer dans leur rôle ou les DDE à comprendre quels sont les enjeux, les difficultés et les subtilités propres à notre profession.

Aujourd'hui, aucune structure organisée n'est capable d'intervenir rapidement, efficacement et précisément et les MIGT sont comme le loup, on en parle pour faire peur, mais personne ne l'a jamais vu !

Et les DDE... !! Plus de trois ans après, elles avouent ne toujours rien comprendre au fonctionnement de l'Education Routière. Les regrets de notre accueil ne sont pas loin !

Du coup, la hiérarchie locale n'y comprenant rien, les Délégués sont sommés de résoudre les problèmes. Quand ceux-ci ne les concernent pas directement !

Pour les délégués, les conséquences sont multiples et non exhaustives :

- ils abusent de leur impunité de personnel incontournable.
- ils croulent sous le poids des tensions (auto-écoles, inspecteurs, hiérarchie).
- ils lâchent prise ! .....
- ils fuient !

## REPERES DEONTOLOGIQUES ET APRES .... ?

La DSCR a souhaité mettre à disposition des inspecteurs et délégués un « précis » de déontologie !

Il semblerait, selon la Direction, que cette démarche puisse avoir des effets préventifs sur les risques professionnels liés aux missions de délégués et d'inspecteurs. Ce qui veut dire qu'une simple lecture de vos devoirs devra suffire à régler un certain nombre de problèmes. Tant mieux !

Ce mode d'emploi de notre profession lorsqu'il verra définitivement le jour, aura le mérite de rappeler à l'ensemble des IPCSR, que les comportements quotidiens dans cette fonction sont particulièrement difficiles à tenir !

Et pour ceux qui ont faibli ou qui flancheront, volontairement ou involontairement, de près ou de loin ; ou qui auront des doutes quant à la clarté de certaines situations, que faire ou plutôt, auprès de qui se confier ou chercher de l'aide, mis à part la cellule juridique de la CFDT-ER ???



- Aimable, mais pas trop !
- Doux mais ferme !
- Observateur mais discret
- Décontracté avec de l'autorité
- A l'écoute des auto-écoles sans sensibleries
- Détecteur des mauvaises pratiques pédagogiques mais examinant les candidats avec impartialité
- Transi de froid sur des centres non aménagés mais sans jamais accepter un café,
- Fauché comme les blés, loin de sa famille sans jamais se plaindre de ses conditions de travail....

Bref, des sur-femmes et des sur-hommes !

## Délégué à l'Education Routière : Sauve qui peut !!!

De plus en plus de Délégués nous quittent ! ceci n'est pas une affirmation mais une triste ou heureuse constatation ! En effet, la charge de travail que les DPCSR ont à porter est de plus en plus lourde, mais surtout les relations entre les parties deviennent pesantes. Être le tampon entre l'Administration, la DDE, les Inspecteurs, la Répartition, les Autos-écoles et enfin les candidats devient de plus en plus difficile à supporter !

Les moyens tant humains que financiers sont loin de leur donner entière liberté d'action. Pourtant certains s'en sortent mieux que d'autres ! il faut se vendre , quémander, se battre pour obtenir des améliorations pour ses IPCSR, certains n'en ont pas envie !

**Alors triste nouvelle :** oui, car les outils nécessaires au bon fonctionnement du service, aux bonnes conditions de travail, sont difficiles à obtenir, si bien que certains DPCSR,

ne veulent pas ou plus se battre ; ils abdiquent et déposent de plus en plus de demandes de détachement. Ainsi, certains départements tombent en désuétude, les IPCSR sont oubliés, mais ils continuent pourtant à travailler !

**Heureuse nouvelle :** OUI, car dans le malheur les places libérées par les DPCSR s'ouvrent aux IPCSR, par liste d'aptitude ou par voie de concours ; les perspectives de carrière deviennent un peu plus lisibles.

Dans l'accord « Jacob » le gouvernement s'est engagé à favoriser l'évolution des catégories « B » vers la catégorie « A », ce que nous attendions depuis bien longtemps.

Alors à l'heure où certains nous disent que notre filière est bloquée, que l'on ne peut pas en partir, nous constatons que certains DPCSR principaux ont le droit de partir en choisissant leur poste sur l'ensemble de la liste des attachés principaux, des DPCSR partent dans diverses Cellules des DDE, et nous devrions continuer à faire nos examens, dans des conditions déplorables d'hygiène et de Sécurité .

**STOP aux mensonges, ouvrez les vannes,  
proposez nous de véritables perspectives  
d'avenir !**



## EXPERIENCE(S) OU PRIVILEGE(S) ?

*C' est bien connu, les chefs font des expériences et les agents des erreurs ! (adaptation d'un proverbe de Confucius).*

Depuis des années, l'administration nous dit qu'il est impossible pour les IPCSR et DPCSR, d'intégrer d'autres fonctions au sein des DDE , en raison de notre filiarisation ! La CFDT-ER militait depuis des années maintenant, pour défiliariser, ou fusionner les IPCSR avec les corps techniques des DDE, pensant qu'il s'agissait de la seule solution !

Et bien NON, pas du tout !

Pour preuve, Monsieur Jean-Bernard Marcuzzi Délégué à l'Education Routière, lauréat unique du concours de délégué principal 2006 a pu rejoindre le SETRA, après que l'administration lui ait offert, ( ne sachant absolument pas quel poste lui proposer au sein des délégués), de postuler sur l'ensemble des postes d'attachés principaux ( A+ )

Le prochain concours de délégué principal propose 2 postes, que vont-ils faire ? que va t-on leur proposer ?



**Alors la CFDT-ER pose la question qui fâche !**

Pourquoi, peut-on proposer à un délégué principal de choisir sur l'ensemble des postes des attachés principaux et ne laisse t-on pas les délégués postuler sur l'ensembles des postes d'attachés ?

Si on envisage cette solution, pourquoi ne pas laisser les Inspecteurs postuler sur l'ensemble des postes « B » des DDE ?

**LA MORALE DE CETTE HISTOIRE :  
QUAND L' ADMINISTRATION VEUT,  
ELLE PEUT !**

## La CFDT-ER à l'assaut du Comité Central d'Hygiène et de Sécurité ! (CCHS)

Pour la DSCR, les risques professionnels ne sont liés qu'aux risques de malversations. Pourtant, entre les risques que les agents font courir à l'Administration et ceux que l'Administration fait courir à ses agents, l'équilibre est de loin rompu !

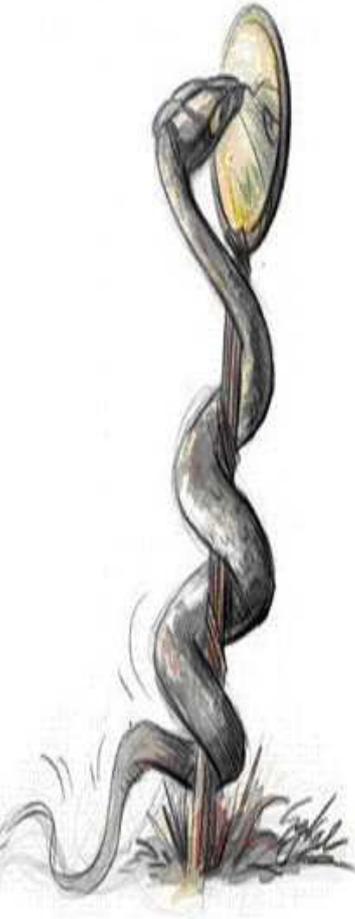
Les centres d'examen, en particulier ceux destinés au poids-lourd et à la moto ne sont pas encore tous pourvus de commodités.

Les maladies professionnelles liées à la difficulté d'être en permanence secoué dans des véhicules, parfois en se passant d'aller aux toilettes pendant des heures, ne sont pas reconnues.

Le transport de matériel lourd dans des salles d'ETG glacées en hiver, étouffantes en été n'est pas fait pour accroître quelques heures par mois, le confort !

C'est en partie pour ces raisons, que l'Union Fédérale Equipement (UFE CFDT) a fait le forcing pour permettre l'audition des problèmes d'hygiène et de sécurité liés à la profession d'IPCSR.

Le témoignage de ces insuffisances a été assuré par l'un de nos représentant régionaux CFDT-ER, M. Laurent DECOURCELLE, un spécialiste !



Les mots ont été forts et incisifs au point d'émouvoir deux médecins du travail et un professeur, membres siégeant au CCHS. Ils ont signifié à l'administration qu'elle devrait rapidement répondre aux attentes des IPCSR notamment en créant des structures adaptées.

Ainsi, le Professeur Domont souligne les risques du métier d'IPCSR et la précarité dans laquelle ils évoluent. Il insiste sur la possibilité d'une agression potentielle ou une réaction incontrôlée d'un candidat, provoquant de fait une situation de stress continue des IPCSR.

Il ajoute que le nombre de candidats annuels aux permis de conduire est tel, que l'administration ne peut que prendre en compte cette situation

Le docteur Lucas confirme cet état. Il ajoute qu'il a déjà participé à une étude il y a 13 ans sur ces effets de stress des IPCSR et sur leur rythme cardiaque lors de la prise de décision.

Il prend également fait et cause pour nous, particulièrement sensible à l'ensemble des ces problèmes.

Le docteur Gobert évoque la pénibilité de ce métier à partir de 55 ans.

Nous avons également évoqué l'état lamentable de certaines pistes moto et poids lourd, pouvant entraîner un recours des candidats, ainsi que la pénibilité d'exercer par tous les temps, sans aucun abri ...

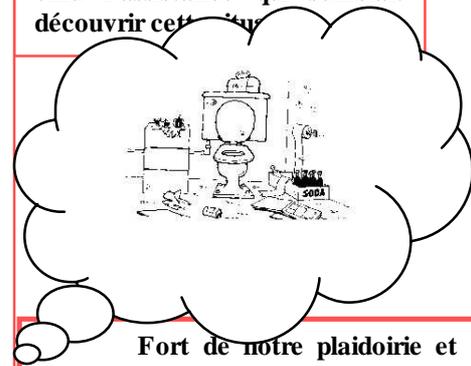
Pour la première fois, à la demande exclusive de la CFDT, les conditions de travail déplorables que connaissent nombre de nos collègues ont été évoquées en haut lieu.

En présence de hauts responsables de l'administration, nous avons plaidé pour qu'enfin la pénibilité et la précarité du travail des IPCSR soient reconnues.

Cette écoute résulte d'un combat incessant et acharné, armé de nombreux courriers tous azimuts.

En évoquant des situations précises, ( issues des témoignages d'IPCSR du terrain ) nous avons insisté sur les effets néfastes qu'engendrent le manque de structures, l'impact du travail sous les intempéries, l'absence de toilettes et son influence sur l'hygiène etc...

Etayés d'exemples concrets, la détresse d'IPCSR féminin, dont un témoignage en particulier d'une IPCSR du 26 a fortement ému l'assistance qui semblait découvrir cette situation.



Fort de notre plaidoirie et du soutien inattendu du corps médical, l'administration, sous la voix de Madame Thorin DGPA/EB/GBF4, relayée par celle de Madame Prost-Coletta DGPA/DAJIL/CV, décide de créer un groupe de travail.

L'administration s'engage à rappeler aux DDE, que les IPCSR sont des agents à part entière qui doivent être totalement intégrés dans les plans de créations d'infrastructures.

Nous nous déclarons parfaitement satisfaits d'avoir été écoutés et entendus en si haut lieu.

Néanmoins nous rappelons à l'administration que l'hiver arrive et qu'il est urgent de prendre en compte ces diverses doléances rapidement.

L'ensemble des revendications et de l'intervention de la CFDT sera annexé au procès verbal officiel d'audience du CCHS, que nous mettrons bien entendu en ligne sur notre site Internet dès réception .



### Inégalité, pas de liberté, pas de fraternité... bachotage !

Cette méthode est contraire au principe d'égalité devant le service public, elle ne va pas donner une prime aux bons formateurs qui ont de bons résultats, comme cela a été dit en haut lieu. Elle va au contraire encourager les auto-écoles à faire du bachotage (d'autant plus que l'examen à 35 minutes réduit les parcours) et ne plus faire de formation permettant d'induire à long terme des comportements routiers adaptés.

### Et les comités locaux de suivi.... !!!

Les Délégués et les représentants des comités de suivi locaux vont porter la responsabilité de la répartition de quelques miettes de places distribuées aux plus méritants ou aux plus désespérés. Un peu de douceur dans un monde de brutes !

Qui va tenir dans la tempête ? Les paquebots vont résister, les petites barques vont couler !

N'est ce pas la mort annoncée des petites structures au profit des établissements importants ? Ceux qui font en quantité des formations moto et poids-lourd dont la difficulté d'apprentissage est moindre et dont les résultats aux examens sont nettement supérieurs à ceux des examens B, auront plus de possibilités de représentation.

### Le passage à l'examen choisi !

Les candidats avec des difficultés d'apprentissage seront les victimes des auto-écoles défaillantes suite à l'application de cette nouvelle méthode.

Car celles qui accepteront de les former seront pénalisées par les résultats et risqueront la fermeture ! Comme le précise un syndicat d'auto-école : « les auto-écoles deviendront des centres de tri dans lesquels les élèves les moins doués resteront de plus en plus longtemps ». Quant aux autres établissements, ils s'assureront de la performance des candidats avant de les inscrire et laisseront les élèves victimes des précédents sur le carreau !

## L'EQUATION DE LA CATASTROPHE !

NOUVELLE REPARTITION DES PLACES D'EXAMEN = USAGERS EN OTAGES + INSPECTEURS FUSTIGES + AUTO-ECOLES COULEES + DSCR BORNEE !

Les auto-écoles sont au bord de la crise de nerf, les syndicats de la profession (enfin presque !) refusent de poursuivre la mise en place de la nouvelle répartition des places d'examens amenée sournoisement par la DSCR sous le prétexte d'une amélioration de la formation des futurs conducteurs.

Les déficiences, le manque de transparence et de performance du système qui se fonde à la fois sur le nombre de premières demandes reçues et un coefficient dépendant du nombre d'inspecteurs disponibles est inapplicable.

### Le culte de la performance :

Le problème, ce sont les candidats ajournés qui doivent être représentés sans que des places leur soient ré-attribuées, les coefficients ne le permettant pas. Leur punition est sévère, ils doivent attendre plusieurs mois avant de repasser, avec les conséquences de la perte du niveau atteint, d'une perte de confiance en eux et d'une perte financière. Des attitudes de révolte parfois agressives envers les agents qui représentent l'Etat et qui leur font face naissent aussi de cette méthode injuste. Les inspecteurs de terrain qui n'ont pas la sécurité des bureaux ministériels peuvent s'inquiéter de la généralisation de celle-ci !!

## Nouvelle Répartition : la solution miracle

### Réformons la réforme !

Il faut réformer un système qui ne tient pas compte de la formation des candidats, qui conduit à la faillite des auto-écoles même sérieuses et qui interdit en morcelant l'apprentissage, que celui-ci soit performant et en adéquation avec les besoins de la sécurité routière.

La DSCR pose une nouvelle fois un pansement sur une jambe de bois.

Les problèmes de fond ne sont pas abordés :

- Niveau faible de certains enseignants qui ne sont jamais contrôlés et qui ne peuvent ni être sanctionnés, ni être aidés à s'améliorer.
- Effectif insuffisant des inspecteurs avec parfois un absentéisme préoccupant dans les zones sensibles où la pénibilité du travail est accentuée par la sensation d'abandon de nos hiérarchies.
- Elèves de plus en plus difficiles qui accèdent péniblement à l'autonomie de conducteur, qui usent de drogues et se plient de moins en moins aux rigueurs réglementaires.

## Témoignage d'un IPCSR – changement d'orientation professionnel

Je suis IPCSR 1ere classe dans le Gard, M.moto, coordinateur adjoint à la SR ,( le coordinateur n'est autre que mon délégué Jean-Vincent MALINOWSKI )

De quoi je me plains ?

De rien, bien sur , pour moi IPCSR a un sens, je passe sur les conditions d'exercice de la mission désastreuses (manque de moyens humains) ce n'est pas le sujet.

La cellule ER du Gard a su grâce a mon délégué faire valoir ses compétences en matière de sécurité routière ( pédagogiques, techniques, philosophiques,...), après avoir apporté une aide technique nous avons pu obtenir la gestion du PDASR,

Aujourd'hui je suis en phase de rejoindre le bureau Sécurité routière de la DDE.en qualité d'animateur de la politique SR. Tout est bien dans le meilleur des mondes ! oui mais voilà.....

Je suis toujours dans le corps des IPCSR, d'un coté c'est bien, parce que le retour en arrière est toujours possible, c'est moins bien, parce que toujours dans les effectifs, je suis susceptible d'abandonner ma mission SR a tout instant, sans préavis, pour renforcer les effectifs (c'est déjà arrivé), car mon délégué est sans arrêt soumis à la pression de sa hiérarchie (locale et ministérielle) pour que je sois affecté aux examens. Une solution consisterait a ne plus me considérer comme dans l'effectif inspecteur, et d'ouvrir mon poste, seulement :

Le détachement « pourrait » être envisagé a condition que j'accepte de rejoindre le corps des B administratifs ce qui équivaut à une perte de salaire inadmissible compte tenu du fait que la mission d'animateur de SR entraîne une charge de travail beaucoup plus importante que les examens ( responsabilité, gestion financière, organisation actions, animation de réseau, réunions tardives,.....).

J'accepte cette charge de travail supplémentaire sans retour financier puisque c'est moi qui l'ai choisi, mais il n'est pas question pour moi de perdre de l'argent en travaillant plus.

En toute modestie, mes supérieurs et partenaires semblent apprécier mes compétences spécifiques acquises grâce a ma formation IPCSR et ma culture SR (ancien moniteur Ae) .ma hiérarchie veut elle me renvoyer l'ascenseur ? et quand bien même elle le voudrait, et c'est là où je veux en venir, je ne suis pas sur que ce soit possible, je m'explique :

Malgré la reconnaissance de nos compétences d'IPCSR. Il n'existe aucune passerelle entre nous et la DDE, je pèse mais mots (maux ?), car dans les faits nous sommes loin d'être considérés comme des agents DDE, pourtant je pense que les nouvelles missions de la DDE devraient nous permettre d'envisager une carrière au sein d'autres services que l'ER.

Un service SR qui se contente, d'observer, d'analyser des chiffres, et qui propose des solutions uniquement structurelles, sans agir sur le comportement est à mon sens incomplet.

Je crois donc qu'il est grand temps de forcer nos instances dirigeantes à prendre conscience qu'il y a au sein du corps des IPCSR des compétences inexploitées, et qu'il est dans l'intérêt de tous de faciliter la mise à disposition de ces savoirs autrement que dans les examens.

Si nous sommes des agents DDE pourquoi est-il si difficile pour nous d'envisager l'avenir et une éventuelle progression ailleurs que dans le corps des IPCSR. ?

PALLIER Thierry

## Témoignage d'une IPCSR – Conditions de travail

( témoignage présenté au CCHS ayant ému l'ensemble de l'auditoire )

par respect nous n'avons pas souhaiter indiquer l'identité de cette IPCSR

bonjour,

J'étais IPCSR, depuis le début de l'année je suis nommée coordinatrice sécurité routière à la DDE X et je voudrais témoigner des conditions d'hygiène et de sécurité.

Cela va sûrement choquer les sensibilités, mais une fois en examen PL, je suis partie avec des candidats en circulation et puisque avec le B poids lourd on ne peut pas, comme le B s'arrêter sur le parking du Mac Do alors j'ai été obligée, pour un besoin purement féminin ( mensuel ) de demander au moniteur d'ouvrir la caisse de la semi, et dans le noir j'ai procédé au changement nécessaire. ( centre d'examen de ..... PL)

je me suis faite jeter à plusieurs reprise du parking de mac do, car il m'avaient déjà repérée à ..... (centre près de .....)

Pour finir, j'ai été obligée une fois encore de demander au moniteur moto, de me conduire (pendant un examen ) chez moi, pour me changer car, pendant l'heure qui précédait, j'ai été complètement trempée par la pluie sur la piste et malheureusement, nous ne disposons pas de vestiaire conforme pour se changer dans un cas comme celui-la.

Dans la moindre subdivision de DDE, les agents sur le terrain ( comme nous ) disposent d'un local spacieux, de vestiaires, de douches, de lavabos, et de salle de détente pour manger et se restaurer.

Les inspecteurs eux n'en sont pas dignes, il doivent se faire mouiller, salir, sans rien dire, attendre les "clients sur le trottoir, comme les prostituées." sans bureaux, sans local, sans pied terre sans rien, juste la considération et encore, de l'administration.

trop c'est trop.

j'espère que ce témoignage contribuera à son échelle à faire bouger les choses pour les IPCSR, car même si je ne suis plus sur le terrain, je me sens profondément concernée par la cause de mes collègues.

IPCSR X

TOUS DERRIERE VOUS A CETTE COMMISSION

"Celui qui se relève est plus fort que celui qui n'est jamais tombé"

## **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

Nom/Prénom :

Adresse :

Tel :

Grade :

Service :

Adhère à la CFDT à compter du :

Signature

A retourner auprès d'un militant CFDT

Rédaction et mise en page : Emmanuelle DAPRILE et Olivier DEBLIQUIS