CONTRIBUTION

MARS 2025

FORMATION CONTINUE ET ASSURANCE QUALITÉ DES ÉVALUATIONS

IPCSR ET DPCSR

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

INTRODUCTION

OBLIGATIONS IMPOSÉES PAR LA DIRECTIVE 2006/126/CE

PROGRAMME DES FORMATIONS

PRÉCISIONS SUR LES FORMATIONS

PRÉCISIONS SUR LES AUDITS

CONCLUSION

-

ANNEXES

PRÉAMBULE

Cette contribution fait suite à la mobilisation des personnels du 17 octobre 2024, à l'appel du SNICA-***FO***, au sujet de l'assurance qualité des évaluations et de l'harmonisation des *« taux de réussite »,* qui, en l'état actuel, n'apportent pas satisfaction aux IPCSR et DPCSR, loin s'en faut. Pour corriger cela, il faut que ce dispositif soit conforme à la directive 2006/126/CE.

A l'occasion de l'audience de grève que nous a accordé ce jour-là Madame Florence Guillaume, Déléguée interministérielle à la Sécurité routière, le SNICA-***FO*** a obtenu un groupe de travail visant à rénover le dispositif afin de le mettre en conformité avec la Directive européenne, en particulier sur le volet formation.

L'adhésion des agents à ces formations/contrôles est une condition *sine qua non* pour atteindre l'efficacité attendue par l'UE en matière de qualité et d'harmonisation des évaluations des candidats au permis de conduire. Il convient d'ores et déjà de relever que le texte européen prévoit l'harmonisation des évaluations et non celle des taux de délivrance du titre.

INTRODUCTION

Rappelons d'emblée que la directive 2006/126/CE a prévu ce dispositif d'assurance de la qualité des évaluations car dans certains pays de l'UE les « examinateurs » du permis de conduire sont des salariés de droit privé.

Le texte européen impose donc aux employeurs de contrôler (et former !) leur personnel.

En France, le code général de la fonction publique (CGFP), le statut de fonctionnaire d'État et les statuts particuliers des IPCSR et des DPCSR apportent déjà **un haut niveau de garantie**. C'est d'ailleurs pour cette raison que le SNICA-***FO*** a revendiqué (et obtenu), lors de la transposition de la directive en droit français, que l'audit annuel soit fusionné avec le contrôle hiérarchique. Pour mémoire, nous avions aussi œuvré pour que ce soient les DPCSR qui contrôlent les IPCSR. La sous-direction ERPC de l'époque visait en effet la mise en place d'un "pool" d'IPCSR chargé de contrôler tous les Inspecteurs et Délégués, en totale contradiction avec le principe hiérarchique qui prévaut au sein de la Fonction publique, ce à quoi nous nous sommes opposés, avec succès.

Pour le SNICA-***FO***, en tout état de cause, le dispositif d'assurance de la qualité des évaluations ne doit en aucun cas se substituer aux outils dont dispose l'Administration pour sanctionner les agents pour insuffisance professionnelle et pour raisons disciplinaires.

Ainsi, l'objectif poursuivi doit parfaitement cadrer avec la directive de 2006, qui vise l'amélioration des connaissances et des aptitudes des examinateurs afin d'aboutir à des évaluations plus objectives et harmonisées (cf. considérant 18 en page 3 de cette contribution).

OBLIGATIONS IMPOSÉES PAR LA DIRECTIVE 2006/126/CE

Tout au long de cette contribution, ***les mentions en vert sont des copiés/collés bruts de la directive.***

CONSIDÉRANT 18 : Dans ses considérants introductifs, la directive précise ses objectifs. Le considérant 18 prévoit l'amélioration des connaissances et aptitudes des examinateurs afin d'aboutir à des évaluations plus objectives et plus harmonisées :

« Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examinateur et les exigences auxquelles doivent satisfaire les examinateurs en matière de formation devraient être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, ce qui permet une évaluation plus objective des personnes demandant un permis de conduire et opère une plus grande harmonisation des examens de conduite ».

Ce considérant valide les analyses du SNICA-*FO*, qui affirme depuis toujours que seule une formation continue de qualité peut conduire à **des pratiques améliorées et harmonisées**. C'est d'autant plus vrai que les IPCSR sont isolés dans l'exercice de leurs missions, ce qui ne leur permet pas d'observer les pratiques de leurs collègues, contrairement à d'autres fonctionnaires. Les tentatives imposées aux DPCSR et IPCSR jusqu'ici n'ont jamais permis d'atteindre des résultats probants. Pire, en cherchant à harmoniser les taux de délivrance du titre, l'Administration accentue les différences d'évaluation. L'égalité de traitement exige une vraie harmonisation des pratiques au plan national. Les IPCSR ne sont définitivement pas des comptables !

ARTICLE 10 : il prévoit que tous les « examinateurs » sont soumis à l'obligation de formation continue et d'assurance de la qualité des évaluations :

« À compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, les examinateurs répondent aux normes minimales exposées à l'annexe IV. Les examinateurs exerçant déjà cette fonction avant le 19/01/2013 sont uniquement soumis aux exigences en matière d'assurance de la qualité et de formation continue régulière ».

C'est donc l'annexe IV de la directive qui détaille :

- ✓ Point **1** : les compétences exigées d'un examinateur ;
- ✓ Point **2** : les conditions d'accès à la profession ;
- ✓ Point **3** : la qualification initiale ;
- ✓ Point **4** : l'assurance de la qualité et la formation continue.

Il est à relever qu'en groupant l'assurance qualité et la formation continue au sein d'un seul et même point, **le législateur a établi une corrélation incontestable – et tellement logique – entre ces deux volets**.

Ainsi, l'esprit et la lettre de la directive ne souffrent d'aucune ambiguïté. Le dispositif déployé par la France est en revanche tout à fait contestable, tant au plan philosophique, car très éloigné du but fixé par l'UE, qu'au plan juridique, comme l'ont bien compris les IPCSR et DPCSR.

À noter : Nous n'aborderons pas ici les points 2 et 3 de l'annexe IV de la directive car ils n'ont pas de lien direct avec l'objet de cette contribution.

LES COMPÉTENCES EXIGÉES D'UN EXAMINATEUR - POINT 1 DE L'ANNEXE IV :

1.1. ***« Une personne habilitée à évaluer sur le plan pratique, dans une automobile, l'aptitude à la conduite d'un candidat doit avoir des connaissances et des compétences relatives aux éléments énumérés aux points 1.2 à 1.6 et doit comprendre ces éléments ».*** Le SNICA-*FO* soupçonne ici une coquille : ce n'est pas 1.6 mais 1.8, sans quoi les deux derniers points n'auraient pas de raison d'être.

1.2. ***« Les compétences de l'examinateur doivent lui permettre d'évaluer les aptitudes d'un candidat qui cherche à obtenir le Permis de la catégorie pour laquelle l'épreuve de conduite est organisée ».***

OBJECTIFS DE LA FORMATION DANS LE CADRE DE L'ASSURANCE QUALITÉ :

4.1.1. ***« Les États membres mettent en place des dispositions relatives à l'assurance de la qualité permettant de maintenir le niveau des examinateurs du permis de conduire ».***

4.1.2 ***« Les dispositions relatives à l'assurance de la qualité devraient prévoir le contrôle des examinateurs sur leur lieu de travail, leur perfectionnement professionnel et le renouvellement de leur accréditation, leur formation continue et l'examen périodique des résultats des épreuves de conduite qu'ils ont fait passer ».***

4.2.1. ***« Les États membres prévoient que, pour conserver leur habilitation, les examinateurs du permis de conduire, indépendamment du nombre de catégories pour lesquelles ils sont accrédités, suivent »*** une formation qui sera détaillée *infra* (points 4.2.1 à 4.2.5 du texte de l'UE).

Rappelons que les IPCSR et DPCSR sont recrutés par concours et titularisés -ou pas- à l'issue d'une formation initiale. Leur employeur doit donc indiscutablement tout mettre en œuvre pour leur donner ensuite les moyens de ***« maintenir leur niveau et conserver leur habilitation ».*** Rappelons enfin que l'Administration dispose déjà de l'arsenal juridique lui permettant d'écarter les fonctionnaires dont les pratiques ou comportements sont jugés déviants, mais nous ne sommes pas ici dans ce cadre. Aucun fonctionnaire français ne voit sa carrière remise en question après sa titularisation. Il n'y donc aucune raison que ce soit le cas des IPCSR et DPCSR !

LE VOLUME MINIMAL ET LE CONTENU DE LA FORMATION PRESCRITE (§ 4.2.1)

4 jours sur 2 ans (soit 2 jours/an en moyenne) afin de :

- ✓ ***maintenir et mettre à jour les connaissances et compétences nécessaires en matière d'examen ;***
- ✓ ***développer de nouvelles compétences devenues essentielles pour l'exercice de leur profession ;***
- ✓ ***garantir que les examinateurs continuent à faire passer des épreuves de manière équitable et uniforme ;***

5 jours sur 5 ans (soit 1 jour/an en moyenne) pour :

- ✓ ***développer et maintenir les compétences pratiques nécessaires à la conduite.***

À noter : les missions statutaires de contrôle et de sécurité routière sont également visées puisque le 2ème item prévoit des formations afin de ***« développer de nouvelles compétences devenues essentielles pour l'exercice de leur profession »***. La FC des IPCSR et DPCSR doit donc intégrer ces sujets.

Le SNICA-*FO* revendique des formations de 3 jours au moins par an et par agent.

PROGRAMME DE CES FORMATIONS OBLIGATOIRES

LES REUNIONS TECHNIQUES (RT) : Il convient de rappeler ici que les **réunions techniques ne sont pas des formations**, et inversement. Une RT permet à l'encadrement de réunir la communauté de travail afin de diffuser des informations et consignes, le plus souvent d'ordre administratif, d'aborder des sujets d'actualité, de répondre aux questions des agents, d'évoquer des sujets locaux. Le DPCSR doit pouvoir décider librement des thèmes qu'il veut aborder.
Elles ne peuvent se substituer aux sessions de formation continue.

1 journée relative à l'évaluation, aux contrôles et aux missions de SR

Voici les préconisations du SNICA-*FO* concernant les points 1.4 et 1.6 rappelés ci-dessous :

1.4. *« Compétences en matière d'évaluation :*

- ✓ ***être capable d'observer avec précision, de surveiller et d'évaluer les aptitudes générales du candidat, en particulier :***
  - ***reconnaissance correcte et globale des situations dangereuses ;***
  - ***détermination précise des causes et des effets probables de ces situations ;***
  - ***mise en œuvre des compétences et reconnaissance des erreurs ;***
  - ***uniformité et cohérence de l'évaluation.***
- ✓ ***assimiler rapidement les informations et en extraire les éléments essentiels ;***
- ✓ ***se tourner vers l'avenir, identifier les problèmes potentiels et élaborer des stratégies pour les résoudre;***
- ✓ ***donner en temps utile des informations constructives en retour ».***

1.6. *« Qualité du service :*

- ✓ ***déterminer et dire ce à quoi le candidat peut s'attendre pendant l'épreuve ;***
- ✓ ***communiquer clairement, en choisissant un contenu, un style et des termes adaptés au public visé et au contexte, et répondre aux questions des candidats ;***
- ✓ ***informer clairement les intéressés des résultats de l'épreuve ;***
- ✓ ***traiter les candidats avec respect et sans discrimination ».***

Selon les années, le DPCSR organise, en lien avec ses IPCSR, des simulations d'examens à bord de véhicules ; ou des missions de contrôle et de SR en binômes ; ou des sessions de théorie des évaluations, des contrôles et missions de SR. Le SNICA-FO préconise des rotations nationales afin d'assurer l'égalité de traitement entre agents et d'évacuer les difficultés liées aux mutations.
Le commentaire de départ et le remplissage du CEPC pourront également être abordés à ces occasions.

Pour le SNICA-*FO* il est important d'intégrer de la « théorie de la pratique ». Les IPCSR estiment en effet qu'il n'y a pas que l'observation en binômes qui est intéressante, et qu'il est très porteur d'échanger aussi en salle sur les attendus de chaque action. Exemples : bien cerner/réviser les objectifs d'une manœuvre, d'un changement de direction, de la phase autonome etc.

Les contrôles liés à ces compétences sont **évalués** à l'occasion des Audits Annuels et Quinquennaux.

1 journée de pratique de la conduite

Son contenu est mentionné aux points 1.5 et 1.8 (*cf*. ci-dessous). Nous préconisons une rotation annuelle. Proposition : Année 1 = B ; Année 2 = A ; Année 3 = GL ; Année 4 = B ; Année 5 = A ;
Pour la **moto**, au regard des risques d'accidents de service, qui pourraient être graves, voire très graves, et, accessoirement, compte-tenu du fait que tous les IPCSR et DPCSR ne disposent pas d'un équipement de protection, le SNICA-*FO* préconise que la formation se déroule sur **simulateur**.

1.5. « Compétences personnelles en matière de conduite : Une personne habilitée à faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire pour une catégorie donnée doit être capable de conduire le type d'automobile en question à un niveau constamment élevé ».
1.8. « Conduite économe en carburant et respectueuse de l'environnement ».

1 journée de théorie

Le contenu des formations théoriques est prévu aux **points 1.3 et 1.7** (*cf*. ci-dessous) ; Ces journées de formation théorique ne doivent pas se limiter à des cours magistraux, mais intégrer des interactions avec et au sein du groupe. Elles doivent comporter un module « administratif permis » relatif à l'utilisation du CEPC et à la recevabilité des dossiers car les règles sont nombreuses et évolutives.

Le programme de l'UE est le suivant :

1.3. « Connaissances et compréhension de la conduite et de l'évaluation :

- ✓ ***théorie du comportement du conducteur;***
- ✓ ***perception des dangers et prévention des accidents;***
- ✓ ***programme sur lequel sont fondées les normes applicables à l'épreuve de conduite;*** Annexe II, article 9 page 45 de la directive : voir pages 22 et 23 de cette contribution)
- ✓ ***exigences de l'épreuve de conduite;***
- ✓ ***législation routière applicable, y compris la législation communautaire et nationale en vigueur et ses orientations interprétatives;***
- ✓ ***théorie et techniques en matière d'évaluation;***
- ✓ ***conduite défensive ».***

1.7. « Connaissance de la technique et de la physique automobiles

- ✓ ***connaissance de la technique automobile (par ex. direction, pneus, freinage, feux), surtout pour les motocycles et les poids lourds;***
- ✓ ***sécurité du chargement;***
- ✓ ***connaissance de la physique automobile (par ex. vitesse, frottements, dynamique, énergie ».***

À noter : Les compétences et connaissances des deux journées évoquées ci-dessus, sont **évaluées** à l'issue des formations correspondantes (*cf*. chapitre audits).
Les **notes** servent lors de l'audit annuel. Et la **moyenne** des 5 années est utilisée pour l'audit Q.

PRÉCISIONS SUR LES FORMATIONS OBLIGATOIRES

Outre le programme prévu au point 4.2.1 (*cf*. page 4 de cette contribution), la directive apporte des **précisions concernant la formation continue** :

4.2.2. ***« Les États membres prennent les mesures appropriées pour faire en sorte qu'une formation spécifique soit rapidement dispensée aux examinateurs jugés gravement défaillants par le système d'assurance de la qualité en vigueur ».*** La notion de « gravement défaillant » doit être définie et mentionnée dans le guide de l'Assurance Qualité (Annexe 1 de cette contribution, p.14).

4.2.3. « La formation continue peut prendre la forme d'une séance d'information, d'une formation en salle de classe, d'un apprentissage traditionnel ou en ligne; elle peut être individuelle ou collective. Elle peut comporter le renouvellement de l'accréditation selon certaines normes si les États membres l'estiment approprié ». Le SNICA-*FO* préconise des sessions collectives et en présentiel. Une exception peut être envisagée pour les deux jours de FC obligatoire des DPCSR du volet « théorie ».

4.2.4. « Les États membres peuvent prévoir que, lorsqu'un examinateur est habilité à faire passer des épreuves de conduite dans plusieurs catégories, le fait de s'acquitter de l'obligation liée à la formation continue pour les épreuves relatives à une catégorie revient à s'acquitter de cette obligation pour plusieurs catégories, sous réserve que la condition mentionnée au point 4.2.5 soit remplie ». Le programme proposé par le SNICA-*FO* permet d'exploiter les 3 jours annuels de formation de façon rationnelle (ce qui permet le traitement de tous les sujets).

4.2.5. Si un examinateur n'a pas fait passer d'épreuve dans une catégorie dans un délai de 24 mois, il se prête à une réévaluation adaptée avant d'être autorisé à faire passer des épreuves de conduite relatives à cette catégorie. Cette réévaluation peut avoir lieu dans le cadre de l'obligation prévue au point 4.2.1 ». Le programme de ces sessions doit être connu des Syndicats représentatifs de la filière.

QUI FAIT QUOI ?

Le principe d'une formation des I.DPCSR par leurs pairs est l'un des fondements de nos propositions.

- **La DSR-SDERPC-BQM** (*mise à jour du 07 avril : un Bureau de la Qualité et de la Modernisation des examens vient d'être créé au sein de la sous-direction. Il comprend la cellule d'audit. Pour le SNICA-FO, l'effectif de cette dernière doit être renforcé*) élabore les modules de FC, en lien avec l'INSERR. Les nouveaux membres de la cellule sont formés par le BQM dès leur intégration à cette équipe.
- **La cellule d'audit ou les membres du BQM, forment les DPCSR**, sept jours au moins tous les cinq ans, dont 5 à l'INSERR et 2 en visio. Ces formations sont organisées chaque année. À l'exception de la période de lancement qui nécessitera de former tous les DPCSR. Nous proposons que cela se fasse sur deux ans et, puis que des rotations soit organisées selon l'ordre alphabétique ou le numéro de département ou autres. Objectifs : éviter de former plus d'une centaine de DPCSR chaque année ; et intégrer les promos successives à la FC. Le SNICA-FO préconise en outre une « piqûre de rappel » de 3 jours à mi-parcours. Les thèmes de ces trois journées pourraient être choisis par le BQM qui serait destinataire des suggestions formulées par les DPCSR au fil du temps.
- **Les DPCSR forment les IPCSR dans leurs départements d'affectation**, trois jours par an. Pour le SNICA-FO, le rôle de formateurs des DPCSR vaut complément de formation continue pour le corps des DPCSR (*cf.* paragraphe suivant).

CAS PARTICULIER DES DPCSR :

La formation des délégués, à laquelle s'ajouteront les sessions animées annuellement par leurs soins pour leurs équipes, se doit d'être d'un niveau supérieur à celle des IPCSR puisqu'ils seront leurs formateurs. Pour le SNICA-*FO*, dans ces conditions, elle peut faire office de FC pour le corps des DPCSR. Elle serait intégrée à la formation initiale pour les nouveaux délégués. Et pour l'ensemble du corps renouvelée tous les 5 ans pour actualisation. Une piqûre de rappel de 3 jours entre ces formations quinquennales est préconisée par le SNICA-*FO*.

La cellule d'audit -ou le BQM- est en charge des audits quinquennaux des DPCSR (pas de contrôle en examen lors de l'audit annuel).

Les propositions du SNICA-*FO* prévoient que les DPCSR soient également formés pour la réalisation des audits annuels des IPCSR et des évaluations issues de la FC, que nous verrons plus loin (chapitre précisions sur les audits page 9).

QUAND ONT LIEU CES FORMATIONS ?

Les journées de formation des IPCSR seront groupées sur un même trimestre, choisi par la DSR pour tout le territoire, essentiellement afin que les mobilités géographiques n'empêchent pas un agent d'en bénéficier (et que le DPCSR ne soit pas contraint d'organiser des sessions supplémentaires).

Le 1er trimestre étant celui des Entretiens Pro, le SNICA-*FO* préconise que ce soit un autre qui soit choisi.

Cette organisation facilitera la tâche des BER, et fera en outre de ces formations des temps forts de cohésion professionnelle. Lors des éventuelles modifications (administratives, procédurales, etc.), les modules seront adaptés en conséquence par la DSR, en lien avec l'INSERR si besoin.

PRÉCISIONS CONCERNANT LE GROUPE LOURD

En tant qu'**experts de la conduite et la sécurité routière**, tous les IPCSR et DPCSR, y compris ceux qui ne détiennent pas les qualifications PL, doivent bénéficier des formations consacrées au groupe lourd. Ils pourront ainsi parfaitement comprendre les spécificités de ces véhicules, ainsi que les contraintes inhérentes à leur conduite. Cela facilitera par ailleurs l'organisation des sessions pour les BER (pas d'adaptation au cas par cas).

QUELS VÉHICULES POUR LES SESSIONS DE PRATIQUE (conduite / évaluation) ?

Les véhicules et simulateurs utilisés pour ces formations ne doivent en aucun cas être mis gracieusement à disposition des BER par les EECSR ou centres de formation car l'Administration et ses agents ne doivent pas leur être redevables (déontologie). Si leurs services sont sollicités, ils doivent être facturés.

Côté « parcours », il serait judicieux de ne pas cantonner les IPCSR à leurs centres d'examen habituels. Il nous semble en effet qu'il serait utile, autant que faire se peut, de placer les agents formés en situation de découverte d'un lieu au volant pour tendre vers une vision de « néophyte ».

PRÉCISIONS SUR LES AUDITS ANNUELS ET QUINQUENNAUX

Comme pour les examens du permis de conduire, les Audits annuels et quinquennaux doivent nécessairement **être empreints de bienveillance et être fidèles aux objectifs de la directive** qui les impose. Et comme pour le PC, **le doute doit bénéficier à l'audité**.

4.1.3. « Les États membres doivent prévoir que chaque examinateur est soumis à un contrôle annuel mettant en œuvre les dispositions relatives à l'assurance de la qualité énumérées au point 4.1.2. Les États membres doivent en outre prévoir que, au moins une fois tous les 5 ans, chaque examinateur est observé lors du déroulement des épreuves qu'il fait subir, pendant une période cumulée d'au moins une demi-journée, ce qui permet l'observation de plusieurs épreuves. Lorsque des problèmes sont constatés, des mesures correctrices doivent être prises. La personne chargée du contrôle doit être habilitée à cet effet par l'État membre concerné ».

4.1.4. « Les États membres peuvent prévoir que, lorsqu'un examinateur est autorisé à faire passer des épreuves de conduite dans plusieurs catégories, le fait de s'acquitter de l'obligation de contrôle pour les épreuves relatives à une catégorie revient à s'acquitter de cette obligation pour plusieurs catégories ».

LES AUDITS ANNUELS ET QUINQUENNAUX COMPRENNENT PLUSIEURS PHASES

Audit annuel :

- La qualité de l'évaluation et du service rendu est évaluée à bord des véhicules par le DPCSR, en parallèle de l'entretien professionnel, comme cela se pratique actuellement.
- Les connaissances théoriques et la conduite personnelle sont évaluées à l'issue des sessions de FC correspondantes.

Pour ces audits annuels, les DPCSR sont dispensés du contrôle en examen. La directive ne les impose pas et il ne s'agit par ailleurs pas de leur activité principale. Il serait en outre probablement très compliqué de mobiliser les auditeurs de la cellule une fois par an et par DPCSR pour un contrôle dans leur département.

Audit quinquennal :

- La qualité de l'évaluation et du service rendu est évaluée à bord des véhicules par l'auditeur de la cellule et le bilan est réalisé dans la foulée avec l'agent audité, comme c'est le cas pour les Entretiens pro ;
- Pour les connaissances théoriques et la conduite personnelle, ce sont les moyennes des notes attribuées annuellement par le DPCSR à l'issue des sessions de FC correspondantes, qui servent pour l'audit quinquennal. Les compétences de formateurs des DPCSR les dispensent de l'évaluation des connaissances théoriques.

Dans tous les cas, **le bilan des audits doit être fait immédiatement après les examens contrôlés** (pas de risque d'agression donc ADR inutile). Il doit être fait avec l'agent (comme pour l'entretien pro) afin de revêtir un rôle pédagogique et constructif (la simple lecture d'un rapport n'a pas la même portée).

PRÉCISION SUR CE QUI SUIT : *Pour des questions de commodité, nous appellerons « formations courtes » celles qui font suite à un résultat « sous réserve » et « formations longues » celles déployées en cas de défaillances graves.*

QUEL PARCOURS EN CAS D'AUDIT « SATISFAISANT SOUS RESERVE » ?

Si le bilan de l'audit annuel ou quinquennal révèle un niveau qui convient d'améliorer au regard des exigences de la directive européenne (c'est le barème de la grille d'évaluation qui détermine si le niveau de l'agent est optimal, donc satisfaisant, ou « satisfaisant sous réserve »), le DPCSR propose une « formation courte ». Elle comprend deux options, cumulables et au choix de l'agent en fonction des conseils reçus de son DPCSR. Le délai entre l'audit et la formation ne doit pas excéder trois mois.

Cette **formation dite « courte » (4 à 12 jours),** ciblée sur les points d'effort, est proposée à l'agent.

- Quatre jours à l'INSERR ou session spécifique assurée localement par le DPCSR ;
- Huit jours de tutorat avec le DPCSR et/ou en double avec un ou des collègues ;

Après cette formation obligatoire, les audits reprennent au rythme et dans les délais habituels.

Dans le cas où cinq audits annuels successifs + le quinquennal concluraient à un résultat « satisfaisant sous réserve », la cellule d'audit met en place, en lien avec l'agent concerné, une formation complémentaire personnalisée, tant dans son contenu que sa durée.

Si un agent le souhaite, il peut spontanément demander à participer à une formation, comme actuellement.

QUEL PARCOURS POUR LES AGENTS JUGES « GRAVEMENT DÉFAILLANTS » ?

Le terme « gravement défaillant » de la directive doit être défini dans le guide de l'assurance qualité ; le SNICA-FO propose : *Les **défaillances graves** sont caractérisées par des **carences graves** (incapacité à faire face à ses responsabilités) en matière d'évaluation (exemple : résultats d'examen incohérents), de respect des candidats ou de maintien de la sécurité pendant les examens*.

À l'issue de l'audit Annuel (réalisé par le DPCSR)

Formation dite « longue », ciblée sur les points faibles, à l'INSERR, pendant huit jours au moins + seize jours de « double » (DPCSR ou collègues IPCSR) dans le département d'affectation. Après cette formation de 24 jours, les audits reprennent au rythme et dans les délais habituels.

Dans le cas où trois audits annuels successifs révèleraient des « défaillances graves », la cellule d'audit est saisie par le DPCSR pour qu'un accompagnement et un suivi personnalisés soient mis en place, en lien avec l'agent concerné.

À l'issue de l'audit Quinquennal (réalisé par la cellule)

Formation ciblée à l'INSERR, huit jours au moins + seize jours de « double » (DPCSR ou collègues).

Après cette formation de 24 jours, l'agent est soumis à un second audit, réalisé par son DPCSR (ou le DPCSR d'un département voisin si l'agent le demande ou en cas d'indisponibilité).

Si favorable = retour dans le cursus usuel ;
Si satisfaisant sous réserve : un suivi particulier est assuré par le DPCSR jusqu'au prochain audit annuel ;
Si gravement défaillant = accompagnement personnalisé jusqu'au prochain audit annuel ;

COMMENT DISTINGUER LES DIFFÉRENTS NIVEAUX :

C'est le barème de la grille qui permet de distinguer les différents niveaux. Il tient bien sûr compte de la définition de « gravement défaillant » (*cf*. Paragraphe ci-dessus et l'annexe 1 de cette contribution).

Pour le SNICA-*FO,* compte-tenu du haut niveau de garantie apportée aux usagers par nos statuts, nos formations initiales et la formation continue revendiquée, les cas de défaillances graves ne devraient pas exister en France, ou de façon extrêmement marginale.

L'ASSURANCE QUALITÉ DES DPCSR (audits annuels et quinquennaux)

Pour le SNICA-*FO*, le dispositif de l'assurance de la qualité appliqué aux DPCSR doit nécessairement être adapté. Les délégués principaux qui exercent des missions de chefs de service sont également concernés par nos propositions. Ce choix du SNICA-*FO* tient compte du fait que les examens ne constituent pas l'activité principale des DPCSR.

Audits annuel des DPCSR : leur hiérarchie effectue leur EP, comme actuellement ; Le contrôle annuel à bord des véhicules n'étant pas imposé par la directive, le SNICA-*FO* suggère que les Délégués en soient dispensés.

Audits quinquennaux des DPCSR : ils sont assurés par les auditeurs de la cellule, aux mêmes périodes que celles prévues pour les IPCSR de leur département.

Comme pour les IPCSR, le suivi assuré par la cellule d'audit devra permettre de faire face aux éventuels arrêts de travail et autres mobilités.

NOMBRE D'ÉVALUATIONS PAR AUDIT :

Le SNICA-***FO*** revendique que les audits portent sur l'évaluation de **quatre candidats,** ce qui correspond à un contrôle d'environ **deux heures** (contre plus de trois actuellement, ce qui est trop long pour un contrôle qui s'apparente à un oral, se tenant de surcroît dans un contexte éprouvant : circulation routière et bilan de compétences entraînent une charge mentale déjà élevée). Ce nombre est à adapter pour la moto, le PL et les audits quinquennaux des DPCSR.

La directive autorise ce choix puisqu'elle ne prévoit pas explicitement de contrôle à bord des véhicules lors de l'audit annuel.

Le texte précise ensuite que ***« au moins une fois tous les cinq ans, chaque examinateur est observé lors du déroulement des épreuves qu'il fait subir pendant une période cumulée d'au moins ½ journée, ce qui permet l'observation de plusieurs épreuves »***.

Pour les IPCSR, les quatre examens observés lors de l'audit annuel l'année où a lieu le quinquennal se cumulent avec ce dernier. C'est donc un total de 8 examens qui sont évalués l'année de l'audit Q.

Pour ce qui regarde le bilan de ces audits, le SNICA-***FO*** revendique une **réalisation immédiate, en présence de l'agent évalué**, à l'instar de ce qui se pratique lors des entretiens professionnels.

Les éléments évoqués dans ce chapitre sont précisés dans le guide que nous proposons en Annexe 1. Ce guide doit impérativement être diffusé aux agents dès que l'Administration l'aura finalisé, et à l'occasion des formations initiales des IPCSR et DPCSR, contrairement à ce qui se pratique actuellement.

Enfin, les grilles d'évaluation utilisées pour les audits doivent être **identiques pour tous les agents**, contrairement à ce que nous avons connu jusqu'à présent.

CONCLUSION

C'est une vision holistique qui a présidé à l'élaboration de ces propositions du SNICA-*FO*., qui privilégie en outre la formation des IPCSR et DPCSR par leurs pairs.

Avec des sessions de formation continue organisées de la sorte, chaque agent sera assuré d'avoir reçu une formation complète, ciblée sur les prescriptions de la directive, au cours d'une période bornée par deux audits quinquennaux. Le programme de ces formations devra bien entendu être actualisé chaque fois que nécessaire.

Pour ce qui concerne les audits, le mécanisme revendiqué par le SNICA-*FO* permet une adéquation avec la directive européenne, profitable aux agents et au service public du permis de conduire.

Ainsi, à travers le double dispositif Formation Continue / Assurance Qualité tel qu'articulé dans cette contribution, les agents bénéficieront d'améliorations inédites :

- Pour les IPCSR et examinateurs (EPC), l'audit deviendra enfin un rendez-vous professionnel normalisé, puisqu'on leur aura donné les moyens de satisfaire aux exigences de l'assurance qualité.
- Pour les DPCSR, outre le gain d'une FC digne de ce nom, ils verront leur rôle managérial renforcé, en étant placés au cœur du dispositif de formation continue, des audits et des besoins de formation de leurs agents.

Enfin, outre le respect de la directive européenne, l'Administration française pourra se prévaloir, en déployant un tel dispositif, d'évaluations encore plus objectives et harmonisées sur l'ensemble du territoire national, dans l'intérêt de toutes les parties, notamment des candidats au PC.

ANNEXES

ANNEXE 1 - Guide de l'assurance qualité des évaluations des IPCSR et DPCSR ;

ANNEXE 2 - Grille d'évaluation audits annuels proposée par le SNICA-*FO ;*

ANNEXE 2 bis - Grille d'évaluation audits quinquennaux proposée par le SNICA-*FO ;*

ANNEXE 3 - Fiche de synthèse ;

ANNEXE 4 - Proposition de modification de l'article 18 du statut des IPCSR, relatif à l'assurance qualité et à la formation continue prévue dans ce cadre ;

ANNEXE 5 - Point 9 de la directive : l'évaluation des candidats ;

ANNEXE 1 – GUIDE DE L'ASSURANCE QUALITÉ

Nous ferons une proposition complète lorsque la DSR aura rendu ses arbitrages sur ces travaux. Pour l'heure, voici quelques éléments qui devront apparaitre dans ce guide.

Définitions :

- **Gravement défaillant :** *Les défaillances graves sont caractérisées par des carences graves (incapacité à faire face à ses responsabilités) en matière d'évaluation (exemple : résultats d'examen incohérents), de respect des candidats ou de maintien de la sécurité pendant les examens*.
- **Conduire à un niveau constamment élevé :** capacité permanente à respecter le CDLR et les autres usagers, à anticiper, à faire face aux situations complexes et à conduire de façon économe et respectueuse de l'environnement.

Préciser les attendus de chaque item des 4 bilans de la grille d'évaluation et de suivi :

À venir (attente arbitrages DSR)

BARÈME DE LA GRILLE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

A = conforme aux instructions réglementaires
B = partiellement conforme aux instructions réglementaires
C = non conforme aux instructions réglementaires
S/O = sans objet

Au sein de chaque grille (bilans globaux) et également pour le bilan général :

Une majorité absolue d'items notés A = A
Une majorité absolue d'items notés B = B
Une majorité absolue d'items notés C = C

À noter : Chaque grille de la fiche et le bilan général présentent un nombre impair de notes. Cela permet, dans le cas où une majorité absolue de A, B ou C ne se dégage pas, d'utiliser la note « isolée » pour faire basculer la note globale. Exemples : 2A + 2B + 1C = **B** ; 1A + 3B + 3C = **B**.

Exception : si la notation globale du bilan des « compétences en évaluation » est égale à C, l'agent est jugé gravement défaillant, quelles que soient les notes obtenues aux trois autres bilans. Il doit donc suivre une « formation longue ». L'évaluation étant notre cœur de métier, il ne peut en être autrement.

Coefficient 1 pour bilan « connaissances/compréhension des sujets » et « compétences en conduite ».

Coefficient 2 pour le bilan « qualité du service rendu à l'usager ».

Coefficient 3 pour le bilan « compétences en évaluation ».

Rappel :

1 B au bilan général donne lieu à une « formation courte ».

1 C au bilan général donne lieu à une « formation longue ».

ANNEXE 1 – GUIDE DE L'ASSURANCE QUALITÉ DES ÉVALUATIONS DES IPCSR ET DPCSR

Suite

Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer

Délégation à la Sécurité Routière

Sous-direction ERPC

Cellule audit

ANNEXE 2 - GRILLE

Audits annuels

ASSURANCE DE LA QUALITÉ DES EXAMENS DU PERMIS DE CONDUIRE
GRILLE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI
AUDIT ANNUEL

Date :

Prénom et nom de l'agent audité :

Prénom et nom du DPCSR :

Résultat de l'audit (report du bilan général de la p. 2) : B (satisfaisant sous réserve)

BILAN DES CONNAISSANCES ET COMPRÉHENSION DES SUJETS

(issu des sessions de FC) à renseigner par le DPCSR

COEF. 1	**Date de la formation :**	A	B	C	S/O
Théorie du comportement du conducteur Perception des dangers et prévention des accidents					
Connaissance du programme sur lequel sont fondées les normes applicables Exigences de l'épreuve de conduite					
Connaissance de la législation communautaire et des procédures nationales Théorie et techniques en matière d'évaluation					
Conduite défensive Connaissance de la technique automobile					
Sécurité du chargement Connaissance de la physique automobile					

BILAN DES COMPÉTENCES EN CONDUITE

(issu des sessions de FC) à renseigner par le DPCSR

COEF. 1	**Date de la formation :**	A	B	C	S/O
Capacité à conduire des véhicules à un niveau constamment élevé*, en mode économe et respectueux de l'environnement // participation active pour les non-qualifiés + court questionnaire sur les notions élémentaires en PL ;					

**formule de la directive définie dans le guide de l'AQ*

BILAN DES COMPÉTENCES EN ÉVALUATION

à renseigner par le DPCSR en présence de l'agent

COEF. 3	A	B	C	S/O
Capacité à observer et évaluer les aptitudes du candidat :				
Reconnaissance correcte et globale des situations dangereuses				
Détermination précise des causes et des effets probables de ces situations				
Mise en œuvre des compétences et reconnaissance des erreurs				
Uniformité et cohérence de l'évaluation ; respect des procédures nationales ;				
Capacité à assimiler les informations et en extraire les éléments essentiels				
Capacité à identifier les problèmes et à élaborer des stratégies pour les résoudre				
Capacité à formuler en temps utile des remarques et informations constructives				
Note globale :				

BILAN DE LA QUALITÉ DU SERVICE RENDU À L'USAGER

à renseigner par le DPCSR en présence de l'agent

COEF. 2	A	B	C	S/O
Savoir communiquer clairement et s'adapter au candidat et au contexte				
Renseigner fidèlement le CEPC au regard de la prestation (épreuve en circulation) Informer clairement le candidat lors du bilan (épreuve hors circulation)				
Neutralité de l'agent et respect de son candidat				
Note globale :				

BILAN GÉNÉRAL

(report* des notes des 4 bilans)

	A	B	C
Connaissance des sujets (coef. 1)			
Conduite personnelle (coef. 1)			
Compétences en évaluation (coef. 3)			
Qualité du service rendu (coef. 2)			
Totaux coefficientés			
Résultat de l'audit annuel**			

Case observations éventuelles

Signature du DPCSR : ***Signature de l'agent évalué :***

** Un tableur doit être créé pour que les notes globales des 2 premières grilles soient calculées automatiquement et que les résultats des 4 grilles soient reportés dans le bilan général et dans la case résultat page 1.*

*** **Note B** = formation « courte » obligatoire ; **Note C** = formation « longue » obligatoire ;*

Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer

Délégation à la Sécurité Routière

Sous-direction ERPC

Cellule audit

ANNEXE 2 bis - GRILLE

Audits Quinquennaux

ASSURANCE DE LA QUALITÉ DES EXAMENS DU PERMIS DE CONDUIRE
GRILLE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI
AUDIT QUINQUENNAL

Date :

Prénom et nom de l'agent audité :

Prénom et nom de l'auditeur :

Résultat de l'audit (report du bilan général de la page 2) : XXXXXXXXXXX

BILAN DES CONNAISSANCES ET COMPRÉHENSION DES SUJETS

Moyenne des notes obtenues lors des audits annuels ; À renseigner par l'auditeur ;

COEF. 1	A	B	C	S/O
Année 1				
Année 2				
Année 3				
Année 4				
Année 5				
Moyenne des notes :				

BILAN DES COMPÉTENCES EN CONDUITE

Moyenne des notes obtenues lors des audits annuels ; À renseigner par l'auditeur ;

COEF. 1	A	B	C	S/O
Année 1				
Année 2				
Année 3				
Année 4				
Année 5				
Moyenne des notes :				

BILAN DES COMPÉTENCES EN ÉVALUATION

à renseigner par l'auditeur, en présence de l'agent

COEF. 3	A	B	C	S/O
Capacité à observer et évaluer les aptitudes du candidat :				
Reconnaissance correcte et globale des situations dangereuses				
Détermination précise des causes et des effets probables de ces situations				
Mise en œuvre des compétences et reconnaissance des erreurs				
Uniformité et cohérence de l'évaluation ; respect des procédures nationales ;				
Capacité à assimiler les informations et en extraire les éléments essentiels				
Capacité à identifier les problèmes et à élaborer des stratégies pour les résoudre				
Capacité à formuler en temps utile des remarques et informations constructives				
Note globale :				

BILAN DE LA QUALITÉ DU SERVICE RENDU À L'USAGER

à renseigner par l'auditeur, en présence de l'agent

COEF. 2	A	B	C	S/O
Savoir communiquer clairement et s'adapter au candidat et au contexte				
Renseigner fidèlement le CEPC au regard de la prestation (épreuve en circulation) Informer clairement le candidat lors du bilan (épreuve hors circulation)				
Neutralité de l'agent et respect de son candidat				
Note globale :				

BILAN GÉNÉRAL

(report* des notes des 4 bilans)

	A	B	C
Connaissance des sujets (coef. 1)			
Conduite personnelle (coef. 1)			
Compétences en évaluation (coef. 3)			
Qualité du service rendu (coef. 2)			
Totaux coefficientés			
Résultat de l'audit quinquennal**			

Case observations éventuelles

Signature de l'auditeur : ***Signature de l'agent évalué :***

** Un tableur doit être créé pour que les notes globales des 2 premières grilles soient calculées automatiquement et que les résultats des 4 grilles soient reportés dans le bilan général et dans la case résultat page 1.*

** ***Note B** = formation « courte » obligatoire ; **Note C** = formation « longue » obligatoire ;*

ANNEXE 3 - Fiche de synthèse

ANNEXE 4 - Proposition de modification de l'article 18 du statut des IPCSR, relatif à la formation continue et l'assurance qualité (celui des DPCSR y fait référence)

Nous ferons une proposition lorsque la DSR aura rendu ses arbitrages.

Rédaction actuelle

I. — Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sont soumis à un dispositif d'assurance de la qualité et à une obligation de formation continue dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la sécurité et de l'éducation routières.

II. — Le dispositif de l'assurance qualité a pour objet de maintenir le niveau d'expertise des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Il consiste notamment en un contrôle annuel et un contrôle quinquennal sur leur lieu de travail, en leur perfectionnement professionnel, en la mise en œuvre d'une formation continue, en une analyse périodique des résultats enregistrés aux épreuves de conduite qu'ils évaluent. Dans le cadre de ces contrôles, chaque inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière est observé, pendant au moins une demi-journée, lors du déroulement des épreuves qu'il fait passer.

III. — Une formation spécifique est dispensée aux inspecteurs qui ne répondent pas aux critères du dispositif d'assurance de la qualité défini ci-dessus, tout particulièrement dans le domaine de la validité des évaluations qu'ils délivrent. Les modalités de cette formation spécifique qui est délivrée dans un organisme agréé sont fixées par arrêté du ministre chargé de la sécurité et de l'éducation routières.

ANNEXE 5 – Que prévoit la directive en matière d'aptitudes et de comportements à évaluer pour chaque candidat ?

Remarques du SNICA-FO : La lecture de cet article du texte européen (page 45 de la directive) montre que les procédures françaises ne sont pas complètement raccord avec la directive ; Chacun aura en outre remarqué que les audits actuels contrôlent l'application point par point des procédures nationales et non ce qui est prévu par la directive.

Il est grand temps que cela change et que la France respecte ce texte !

Ci-dessous : copiés/collés bruts de la directive

9. Évaluation de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements :

9.1. *Lors de* ***chacune des situations*** *de conduite, l'évaluation portera sur l'aisance du candidat à* ***manier les différentes commandes*** *du véhicule et la* ***maîtrise dont il fera preuve pour s'insérer dans la circulation*** *en toute sécurité. Tout au long de l'épreuve, l'examinateur devra éprouver une* ***impression de sécurité****. Les erreurs de conduite ou un comportement dangereux mettant en cause la sécurité immédiate du véhicule d'examen, de ses passagers ou des autres usagers de la route, ayant nécessité ou non l'intervention de l'examinateur ou de l'accompagnateur, seront sanctionnées par un échec. L'examinateur sera toutefois libre de décider s'il convient de mener ou non l'examen pratique à son terme.*

Les examinateurs doivent être ***formés*** *pour apprécier correctement l'aptitude des candidats à conduire en toute sécurité. Le travail des examinateurs doit être contrôlé et supervisé par une autorité agréée par l'État membre pour qu'ils assurent une application correcte et homogène des dispositions relatives à l'appréciation des erreurs, conformément aux normes définies dans la présente annexe.*

9.2. *Au cours de leur évaluation, les examinateurs prêteront une attention particulière au fait que* ***le candidat fait preuve d'un comportement défensif et courtois au volant****. Cette appréciation tient compte du style de conduite dans son ensemble, et l'examinateur doit* ***prendre en considération le profil global du candidat****. Les critères comprennent une* ***conduite adaptée et décidée*** *(en sécurité), la prise en compte de* ***l'état de la route*** *et des conditions* ***météorologiques****, des* ***autres véhicules et des intérêts des autres usagers*** *de la route (en particulier les plus vulnérables), et enfin la capacité* ***d'anticipation****.*

9.3. *L'examinateur évaluera en outre, en relation avec le conducteur :*

9.3.1. *la* ***maîtrise du véhicule, en tenant compte des éléments suivants****: utilisation correcte de la ceinture de sécurité, des rétroviseurs, de l'appuie-tête, du siège; utilisation correcte des feux et autres équipements; utilisation correcte de l'embrayage, de la boîte de vitesses, de l'accélérateur, des systèmes de freinage (y compris le troisième système de freinage, le cas échéant), de la direction; contrôle du véhicule sous différentes circonstances, à différentes vitesses; stabilité de la position sur la chaussée; poids, dimensions et caractéristiques du véhicule; le poids et le type de charge (catégories BE, C, CE, C1, C1E, DE et D1E uniquement); le confort des passagers (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement) (pas d'accélération brutale, conduite douce et pas de freinage brusque) ;*

9.3.2. *la* ***conduite de manière économique et respectueuse de l'environnement****, en tenant compte du régime du moteur, des rapports, du freinage et de l'accélération (catégories BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E uniquement) ;*

9.3.3. *la* ***capacité d'observation****: observation panoramique; utilisation correcte des rétroviseurs, vision lointaine, moyenne et proche ;*

9.3.4. priorité/céder le passage*: priorité aux carrefours, intersections et jonctions, céder le passage dans d'autres situations (par exemple, changement de direction, changement de voies, manœuvres particulières) ;*

9.3.5. position correcte sur la route*, dans les voies de circulation, les carrefours giratoires, les virages, en fonction du type et des caractéristiques du véhicule; prépositionnement ;*

Respecter les distances et marges de sécurité :

9.3.6. distance de sécurité*: maintien d'une distance adéquate à l'avant et à l'arrière, maintien d'une distance adéquate par rapport aux autres usagers de la route ;*

9.3.7. vitesse*: respect des vitesses maximales autorisées; adaptation de la vitesse aux conditions météorologiques et de circulation et le cas échéant aux limites nationales en vigueur, maintien d'une vitesse permettant de stopper dans la distance visible et libre, adaptation de la vitesse à la vitesse générale des usagers de même type ;*

9.3.8. feux de circulation, panneaux et autres éléments*: comportement correct aux feux de circulation, respect des indications des agents réglant la circulation, prise en compte des panneaux (interdictions ou obligations), action adéquate en cas de marquage au sol ;*

9.3.9. signalisation*: donner en temps utile les signaux nécessaires et corrects, agir correctement en fonction de tous les signaux donnés par les autres usagers de la route ;*

9.3.10. freiner et stopper*: ralentir à temps, freiner ou stopper en fonction des circonstances;* ***anticipation*** *; utilisation des* ***divers systèmes*** *de freinage (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE); utilisation de* ***systèmes de réduction de vitesse*** *autres que les freins (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE).*

***


INSPECTEURS ET DÉLÉGUÉS
SNICA
FO
PERMIS DE CONDUIRE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE