



Paris, le 21 février 2018

Christophe NAUWELAERS
Secrétaire Général
christophe.nauwelaers@unsa.org
Tél. : 06 48 42 54 68

Emmanuel BARBE
Magistrat
Délégué à la Sécurité Routière
Délégation à la Sécurité Routière

Réf : DSR-02/2018

Objet : Réforme des épreuves de la catégorie motocyclette

Référence : Propositions du CISR du 9 janvier 2018

Monsieur le Délégué,

Face à la hausse de l'accidentologie des usagers de deux-roues motorisés, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière réuni le 9 janvier 2018 préconise dans sa mesure numéro 15 de moderniser les modalités d'examen pour les catégories A1 et A2.

5 propositions sont faites dont 2 concernent directement l'examen : la création d'une Épreuve Théorique de 40 questions spécifiques Moto, une ETM et l'adaptation de l'examen pratique aux conditions réelles de circulation en positionnant l'IPCSR non plus dans une voiture suiveuse mais sur une motocyclette.

Lors des discussions relatives à la dernière réforme des examens motocyclette, le SANEER revendiquait de réaliser une interrogation écrite collective en préalable à l'épreuve Hors Circulation (plateau), à l'instar des examens du groupe lourd. Cette modalité aurait permis de sensibiliser les apprentis motards aux grands thèmes de la sécurité routière, aux spécificités de la pratique d'un 2 roues motorisés et d'écarter les candidats insuffisamment préparés. De plus, une épreuve écrite permettrait d'être opposable en cas de recours de l'utilisateur du service public. De même, nous avons proposé l'allongement de la durée de l'examen en circulation.

L'UNSA-SANEER, force de propositions, participera à la modernisation des examens pratiques tout en ayant la volonté d'améliorer les conditions de travail des IPCSR.

Les 3 propositions du SANEER sont :

1) Épreuve H.C. : Suppression de l'Interrogation orale (IO).

- Remplacement de l'IO par une interrogation écrite lors de l'examen Hors Circulation ou par une Épreuve Théorique spécifique Moto (ETM).

Une Épreuve Théorique Moto de 40 questions permettrait de transférer le temps imparti à l'IO de l'examen actuel vers l'épreuve en circulation.

2) Épreuve en circulation : Augmentation de la durée, passage de 2 à 3 unités (52 min 30).

Le constat est sans appel :

- La durée actuelle est insuffisante pour réaliser une évaluation de qualité.
- Un bon nombre d'EECA « s'arrange » pour limiter le nombre de candidats présentés, ce qui restreint les possibilités de parcours de l'IPCSR.
- Les vérifications de l'ensemble des équipements de protection, l'installation sur le motorcycle, l'essai radio sont chronophages et réduisent le temps consacré à la conduite du candidat.

L'IPCSR n'a pas le temps de placer le candidat motard dans un nombre de situations de conduite satisfaisantes.

Un allongement de la durée permettrait de rencontrer des itinéraires variés empruntant des parcours urbains, routiers ou autoroutiers.

La multiplication des situations de conduite permettrait de rehausser le niveau de formation des futurs motards car davantage sensibilisés aux risques de la conduite d'un deux roues motorisés, tout en plaçant le candidat au plus proche des conditions réelles de circulation.

L'impact de cette augmentation de durée sur la journée de travail de l'IPCSR et sur le nombre de candidats examinés peut être compensé par la suppression de l'IO de l'épreuve Hors Circulation.

3) Modalités de convocation aux épreuves : regroupement par demi-journée ou par session des candidats HC ou CIR.

Pour les épreuves plateaux, cela permettrait une meilleure fluidité dans l'organisation de l'IPCSR.

Les candidats bénéficieront de meilleures conditions psychologiques notamment en terme d'attente (et donc de stress) lors de leur épreuve.

Pour les épreuves en circulation, cela favoriserait, en allongeant la durée de parcours, la distance parcourue et donc la diversification des zones d'évaluation, ce qui permettrait de répondre à la préoccupation majeure du CISR « placer le candidat dans des conditions réelles de circulation ».

En ce qui concerne la proposition du CISR relative à la modalité de l'examen motocyclette, placer l'IPCSR sur un motorcycle pour l'évaluation du candidat ne nous semble ni souhaitable ni réalisable pour les raisons suivantes :

En terme de sécurité :

- La motocyclette utilisée doit être familière au motard sinon un temps d'adaptation est nécessaire.
- La tâche d'évaluation et sa répétitivité, combinées avec la tâche de conduite exigeante d'une motocyclette requièrent une attention particulièrement soutenue.

Cette modalité pourrait s'avérer dangereuse pour l'IPCSR.

Les coûts financiers :

- L'achat de motocyclettes par les services ne semble pas d'actualité mais plutôt la réduction des parcs de véhicules. L'utilisation d'un véhicule supplémentaire appartenant à l'EECA n'est pas envisageable.

- La formation continue des IPCSR en moto est quasi inexistante. Cette modalité aurait un coût en formation très certainement élevé.

Les conditions de travail :

- Une demie, voire une journée complète « en selle » par toutes les conditions climatiques est particulièrement éprouvante. Ce serait une dégradation des conditions de travail des IPCSR intolérable.

Espérant que ces propositions retiendront votre attention, veuillez agréer, Monsieur le Délégué, l'assurance de ma plus haute considération.

Christophe NAUWELAERS

Signé

Copies : - M. Pierre Ginéfri, sous-directeur ERPC
-Bureau national



UNSA SANEER
Direction Départementale des Territoires
de Seine et Marne
BP 90074
77353 MEAUX CEDEX

