

N° 006651-01

octobre 2009

Recrutement et formation initiale des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° 006651-01

**RECRUTEMENT ET FORMATION INITIALE
DES INSPECTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE
ET DE LA SECURITE ROUTIERE
(IPCSR)**

réalisé par

Dominique LEBRUN

Inspecteur général de l'administration du développement durable

Destinataires

la Déléguée à la sécurité et à la circulation routière routières

la Directrice des ressources humaines



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

Paris, le 9 octobre 2009

Le vice-président du conseil général
de l'environnement et du développement
durable

à

Madame la déléguée à la sécurité et à la circulation
routières

Madame la directrice des ressources humaines

Objet : Rapport CGEDD n° 006651-01 sur le recrutement et la formation initiale des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR).

Réf : Lettre de mission de la déléguée à la sécurité et à la circulation routières et du directeur des ressources humaines du 24 février 2009.

Par lettre citée en référence, il a été demandé au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable d'élaborer une proposition sur un dispositif de recrutement et de formation initiale modernisés des futurs IPCSR qui prenne en compte la spécificité et la diversité de leurs missions.

Cette mission a été confiée à Dominique LEBRUN, inspecteur général de l'administration du développement durable et président du jury du concours de recrutement des IPCSR.

Le rapport présente dans un premier temps les caractéristiques actuelles de ce corps, rappelant les principes qui vont conditionner à l'avenir les missions des IPCSR en raison d'une part des décisions prises lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 janvier 2009 sur la réforme du permis de conduire, et d'autre part des exigences inscrites dans l'annexe IV de la directive 2006/126 qui fixe les normes applicables aux personnes qui font passer les épreuves pratiques de conduite.

Il prend également en considération un certain nombre d'éléments de contexte susceptibles d'avoir un impact direct sur les propositions pour l'avenir : les réflexions engagées par les pouvoirs publics sur le programme de fusion des corps dans la fonction publique et en particulier la refonte des grilles de la catégorie B, sur l'organisation et le pilotage des recrutements et les propositions pour une réforme de la formation des agents de l'État.

Face aux attentes des organisations syndicales qui revendiquent le passage des IPCSR en catégorie A au motif que leurs missions correspondent à celles exercées par des agents de cette catégorie, le rapport procède par ailleurs à une analyse comparative avec d'autres corps de catégorie A et

B pour déterminer le positionnement des IPCSR au regard du niveau de recrutement et de la nature des fonctions qu'ils exercent.

Cet examen qui conclut à une orientation vers un positionnement dans un corps de catégorie B administratif, insiste toutefois sur la nécessité de reconnaître la spécificité et la technicité du métier en suggérant de recruter les futurs IPCSR au deuxième grade de la catégorie B, c'est à dire aux titulaires d'un diplôme de niveau III (bac +2), sachant que la question du reclassement des IPCSR de 3ème classe nécessitera une étude approfondie.

A partir de ce positionnement, un certain nombre de propositions sont faites en termes de programme et de nature des épreuves du concours qui doivent privilégier les compétences aux connaissances et prendre en compte le fait que les délégués et les inspecteurs sont soumis aux mêmes obligations que les autres fonctionnaires mais encore à des règles déontologiques propres à leur métier. Plus généralement le rapport suggère de rompre l'isolement dans lequel se trouve ce corps en élargissant son champ d'évolution et en engageant une réflexion sur la mobilité professionnelle.

A cet égard il apparaît souhaitable que les premières analyses qui viennent d'être lancées lors du dialogue de gestion du programme 207 « sécurité routière » sur la question de l'encadrement puissent se concrétiser :

- en ouvrant la possibilité de confier l'encadrement des cellules d'éducation routière à des attachés d'administration dans les départements où il n'y a pas de délégués en raison du faible effectif d'IPCSR.

- en donnant suite aux demandes de repyramidage (de B vers A) dans les départements où les effectifs d'IPCSR sont supérieurs à 25.

Le rapport évoque dans une dernière partie les conditions d'organisation et les spécificités de la formation initiale qui se déroule au cours de l'année de stage selon des modalités proches d'une formation qualifiante de prise de poste. Il suggère, en particulier, de profiter du report lors d'une formation complémentaire de la qualification « moto » pour régler certaines difficultés d'organisation et pour travailler au rapprochement de l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR) avec d'autres organismes de formation du ministère de façon à mettre fin aux incertitudes liées à son statut de groupement d'intérêt public.

Ce rapport est **non communicable** au sens de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 modifiée relative à l'accès aux documents administratifs.

SIGNE

Claude MARTINAND



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Diffusion du rapport n° 006651-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire général	1 ex
- la directrice des ressources humaines	2 ex
- le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	1 ex
- la déléguée à la sécurité et à la circulation routières	1 ex
- le vice-président du CGEDD	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGEDD	7 ex
- le secrétaire général adjoint du CGEDD	1 ex
- le secrétaire de la 1ère section du CGEDD	1 ex
- le président de la commission permanente des ressources naturelles (CPRN)	1 ex
- le président de l'autorité environnementale (AE)	1 ex
- le conseiller à la vice-présidence	1 ex
- M. Dominique LEBRUN	1 ex
- archives CGEDD	1 ex

**RECRUTEMENT ET FORMATION INITIALE
DES INSPECTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE
ET DE LA SECURITE ROUTIERE
(IPCSR)**

Table des matières

RÉSUMÉ.....	3
INTRODUCTION.....	4
I - Caractéristiques du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR).....	5
I 1 Statut particulier et positionnement.....	5
I 2 Quelles missions et quelles compétences aujourd'hui ?.....	6
I 3 Quelles missions et quelles compétences pour demain ?.....	7
II – Les modalités actuelles de recrutement des IPCSR.....	10
II.1. Les conditions d'admission à concourir à la suite de la réforme de 2002.....	10
II.2. Les épreuves du concours	11
II 3 La formation initiale.....	14
II 3 1 Le cadre réglementaire.....	14
II 3. 2 L'organisation de l'enseignement.....	15
III– Propositions pour la modernisation des conditions de recrutement et de formation initiale des futurs IPCSR.....	18
III 1 Les éléments de contexte.....	18
III 2 Quel positionnement pour le corps des IPCSR en 2012 ?.....	19
III 2.1 Les attentes des organisations syndicales.....	19
III 2 2 Examen comparatif du niveau de recrutement entre corps de A et corps de B.....	19
III 2 3 Examen comparatif des fonctions exercées entre corps de A et de B.....	20
III 2.4– Positionnement des IPCSR dans la refonte de la grille de la catégorie B et les conséquences sur le niveau de recrutement.....	23
III 2 5 Les conséquences d'un recrutement au deuxième grade du corps.....	24
III 3 Le type de concours et le programme des épreuves.....	25
III.4 Organisation et spécificités de la formation initiale.....	29
III.4.1 Le constat.....	29
III.4.2 Le calendrier de la formation.....	30
III. 4.3 Le contenu de la formation.....	31
CONCLUSION.....	34
ANNEXES.....	35
Annexe 1 : Lettre de commande.....	36
Annexe 2 Directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.....	37
Annexe 3 : Bibliographie.....	40
Annexe 4 : Liste des personnes rencontrées.....	42

RÉSUMÉ

Face à l'évolution des modalités d'évaluation de l'épreuve du permis de conduire, en particulier de l'épreuve de conduite à la suite des décisions prises par le comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009, et des compétences qui seront exigées des examinateurs en application de l'annexe IV de la directive 2006/26 du 20 décembre 2006, la déléguée à la sécurité et à la circulation routières et le directeur des ressources humaines ont demandé au CGEDD de leur faire des propositions sur les modalités de recrutement des futurs inspecteurs et sur les conditions de leur formation initiale.

La première partie du rapport rappelle des caractéristiques de ce corps classé dans la catégorie dite « B type technique ». Elle précise les missions des inspecteurs, dont les activités sont à 70% consacrées à l'évaluation des candidats à l'examen du permis de conduire. Elle rappelle les compétences et les connaissances requises pour se présenter au concours de recrutement.

La seconde partie présente les modalités actuelles de recrutement telles qu'elles ont été mises en œuvre en 2002, avec l'objectif de mieux prendre en compte la motivation des candidats et leurs compétences. Elle montre que la formation initiale assurée par l'INSERR correspond aux objectifs qui lui sont assignés en préparant les stagiaires à la prise rapide de poste après des périodes en alternance en services déconcentrés. Elle s'interroge en revanche sur la pertinence du calendrier actuel de formation « à cheval » sur deux années civiles et sur le contenu de l'enseignement particulièrement dense, en raison de l'obligation faite aux stagiaires d'obtenir la qualification aux permis A et B dès la formation initiale.

La troisième partie porte sur les perspectives de modernisation des conditions de recrutement et formation.

Après avoir procédé à une analyse comparative avec d'autres corps du ministère pour déterminer le positionnement des futurs IPCSR, le rapport conclut en faveur d'un positionnement en catégorie B. Toutefois, compte tenu de la spécificité et de la technicité du métier, il estime que les futurs inspecteurs devaient être recrutés au deuxième grade de la grille de la catégorie B.

Les conséquences d'un tel recrutement sont ensuite analysées tant du point de vue des évolutions à apporter au contenu et à la nature des épreuves du concours que du point de vue de la formation initiale qui devrait plus privilégier la personnalisation de l'enseignement en prenant en compte les acquis et le niveau de formation des stagiaires et mieux distinguer au cours de la formation initiale les éléments indispensables à l'exercice « basique » du métier de ce qui peut être enseigné ultérieurement.

Le rapport évoque enfin le rapprochement nécessaire de l'INSERR avec un organisme du système de formation du ministère de façon à mettre fin aux incertitudes inhérentes à son statut et à permettre aux inspecteurs et aux délégués du permis de conduire de s'ouvrir à d'autres métiers et donc à d'autres agents du ministère.

INTRODUCTION

Par lettre de mission du 24 février 2009, jointe en annexe 1, la déléguée à la sécurité et à la circulation routières et le directeur des ressources humaines ont demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) d'élaborer des propositions sur un dispositif de recrutement modernisé des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) qui prenne mieux en compte, pour l'avenir, la spécificité et la diversité de leurs missions.

La lettre de mission préconise également d'intégrer dans la réflexion les évolutions concomitantes nécessaires concernant la formation initiale.

Cette demande fait suite aux observations faites dans le rapport établi par le jury à la suite du concours de recrutement organisé entre février et mai 2008. Elle se place plus généralement dans le contexte de la directive 2006/126/CEE du 20 décembre 2006, portant « sur les normes minimales applicables aux personnes qui font passer les épreuves pratiques de conduite » (annexe 2) et des objectifs arrêtés lors du comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009 consacré à la réforme du permis de conduire dont la mise en œuvre suscite un certain nombre de craintes de la part des IPCSR.

Par note du 11 mars 2009 le vice-président du CGEDD a désigné Dominique LEBRUN, Inspecteur général de l'équipement et président du jury du concours pour le recrutement des IPCSR, pour mener cette mission en concertation avec les services du Ministère en charge du dossier : délégation à la sécurité et à la circulation routières, direction des ressources humaines, ainsi qu'avec l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR).

Plusieurs missions ont déjà été effectuées sur le sujet, en particulier celle confiée en 2001 au CGPC sur la formation initiale et continue des délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (rapport Liebermann) dont les préconisations ont fait l'objet d'une évaluation en 2006.

Sur les différentes questions abordées le rapport formule des choix qui devront être effectués au cours des prochaines années en cohérence avec les objectifs recherchés par les réformes en cours.

La première partie du rapport fait la description des caractéristiques actuelles du corps des inspecteurs et de ses missions telles qu'elles sont fixées par les textes de référence en les complétant par les évolutions prévisibles dans le cadre de la mise en œuvre des nouvelles dispositions évoquées ci dessus.

La seconde partie analyse les modalités actuelles d'organisation du recrutement des inspecteurs et de leur formation initiale.

La troisième partie, à partir de cette analyse et des perspectives d'évolution du corps, formule un certain nombre d'orientations souhaitables concernant l'organisation future du concours et de la formation initiale afin de recruter dans l'avenir les agents offrant le profil le mieux adapté aux missions des IPCSR.

I - Caractéristiques du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)

I 1 Statut particulier et positionnement.

Le corps des IPCSR, créé en 1987, classé dans la catégorie dite « B type technique », compte actuellement 1232 agents.

Il est régi par deux décrets :

- Le décret n° 87-997 du 10 décembre 1987 modifié relatif au statut particulier du corps;
- Le décret n° 94-1016 du 18 novembre 1994 modifié fixant les dispositions statutaires communes applicables à divers corps de fonctionnaires de la catégorie B.

Il comprend trois grades :

Grades	Nombre d'échelons	Indices bruts	Effectifs
IPCSR 1ère classe	8	393-612	254 (19%)
IPCSR 2ème classe	8	367-579	237 (18,5%)
IPCSR 3ème classe	13	306-544	741 (58%)

+ 33 SNEPC et 13 RIN A

Le décret de 1987 fixe les modalités de recrutement d'avancement et de formation des agents du corps ainsi que leurs missions.

Les inspecteurs de 3ème classe ont la possibilité de passer un concours professionnel pour accéder à « la deuxième classe » du corps des IPCSR. Ils peuvent ensuite être proposés au grade d'inspecteur de « première classe ». La proposition de promotion à la 1ère classe est largement motivée par la qualité et la technicité des expertises ainsi que par le périmètre de compétences.

Les IPCSR exercent leurs missions sous le contrôle des Délégués au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière (DPCSR), corps de catégorie A créé par le décret n° 97-1017 du 30 octobre 1997 et placé sous l'autorité hiérarchique du Directeur départemental de l'équipement. Les délégués sont les chefs de cellule qui ont en charge l'organisation collective du travail des inspecteurs.

Ce corps comprend deux grades :

Grades	Nombre d'échelons	Indices bruts	Effectifs
Délégué principal de 1ère classe	4	852-966	7
Délégué principal de 2ème classe	6	563-821	
Délégué	12	379-780	75 dont 8 RIN A

Les IPCSR ont la possibilité d'être promus délégués sur concours ou liste d'aptitude :

- concours externe sur conditions (article 5 du décret susvisé)
- concours interne, à condition de justifier, au 1er janvier de l'année du concours, de 4 années au moins de service public
- inscriptions sur liste d'aptitude, ouverte aux IPCSR de 2ème classe ou de 1ère classe, comptant au minimum six années de services effectifs dans leur grade.

I 2 Quelles missions et quelles compétences aujourd'hui ?

Les inspecteurs ont pour missions principales :

- d'évaluer les compétences des candidats aux permis pour conduire des véhicules légers, des deux-roues motorisés ou des véhicules de transport de personnes ou de marchandises et de délivrer un avis au préfet dans les conditions prévues à l'article R221-3 du code de la route qui précise : « *le permis de conduire est délivré par le préfet sur l'avis favorable soit d'un inspecteur du permis de conduire, soit d'un agent public appartenant à une des catégories fixées par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière* ». Cette mission d'évaluation, en relation directe avec le candidat, représente plus de 70% de leur activité (cf tableau page suivante).
- de faire progresser la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant sur les plans administratif et pédagogique les établissements d'enseignement et les centres de récupération de points,
- d'être un acteur de la sécurité routière.

Ces deux dernières missions sont dispersées et peu valorisées.

Pour remplir ces missions sous le contrôle des Délégués au permis de conduire placés sous l'autorité hiérarchique du DDE, les inspecteurs doivent:

- gérer seuls le déroulement des épreuves théoriques et pratiques en plaçant les candidats dans un climat favorable (conditions d'accueil, de confort et de sécurité optimales)
- apprécier, lors des épreuves pratiques, en moins de 40 minutes pour le permis B, seuls et en toute objectivité, les aptitudes des candidats à s'insérer dans le trafic, en toute sécurité pour eux, pour les autres conducteurs et les piétons. Les inspecteurs doivent statuer sur des connaissances, des aptitudes, des savoir-faire.
- évaluer, de façon impartiale, c'est à dire en sachant se soustraire aux éventuelles pressions, la qualité de la pédagogie des établissements d'enseignement ou de récupération de points et leur conformité aux textes qui les régissent.
- être en mesure de s'adresser à des groupes de tous âges et aux profils variés pour conduire des actions de sécurité routière.

L'ensemble des activités des IPCSR, telles qu'elles sont recensées par le logiciel Aurige, sont au nombre de 18. Elles figurent dans le tableau ci-dessous :

Activités des IPCSR sur la base de 206 jours travaillés par an.

	2008			2009 (février à mai)		
	total en jours	total en jours par agent	en % du nombre de jours travaillés	total en jours	total en jours par agent	en % du nombre de jours travaillés
FRANCE						
CAP/LEP/AFP/TAXIS	8048,75	6,86	3,33%	3969,75	7,75	3,76%
EPREUVE LOURD	21516,25	18,33	8,90%	9617,25	18,77	9,11%
EPREUVE MOTO	16769,75	14,29	6,94%	7485,25	14,61	7,09%
EPREUVE THEORIQUE	9587,75	8,17	3,97%	4308,25	8,41	4,08%
EPREUVE VOITURE	106333,50	90,59	43,98%	48016	93,69	45,48%
EXAM.ADMINISTRATIONS	216,75	0,18	0,09%	61,25	0,12	0,06%
RECUPERATIONS	10011,75	8,53	4,14%	3631	7,08	3,44%
EXAMENS	172484,50	146,95	71,34%	77088,75	150,42	73,02%
ACTION SECURROUTIERE	2151,50	1,83	0,89%	858,25	1,67	0,81%
ADJOINT-REPLACANT	10125,00	8,63	4,19%	4975,5	9,71	4,71%
APPLICATION ACTIVITE	612,25	0,52	0,25%	322,5	0,63	0,31%
BEPECASER	1380,50	1,18	0,57%	725	1,41	0,69%
COMMISS. SUSPENSION	3,75	0,00	0,00%	2	0,00	0,00%
CONCOURS	434,25	0,37	0,18%	255	0,50	0,24%
CONTROLE PEDAGOGIQUE	424,50	0,36	0,18%	219,75	0,43	0,21%
FORMATION	6361,00	5,42	2,63%	1618,5	3,16	1,53%
MISSION FORMATEUR	1552,75	1,32	0,64%	530,5	1,04	0,50%
REUNIONS TECHNIQUES	3402,00	2,90	1,41%	1387,75	2,71	1,31%
STAGES	1575,25	1,34	0,65%	277,25	0,54	0,26%
AUTRES CHARGES	28022,75	23,87	11,59%	11172,00	21,80	10,58%
CONGES CONVENA.PERSO	1345,50	1,15	0,56%	164,5	0,32	0,16%
CONGES EXCEPTIONNELS	1324,75	1,13	0,55%	618,5	1,21	0,59%
CONGES MATERNITE	1195,00	1,02	0,49%	292,5	0,57	0,28%
CONVOCAT.DIVERSES	4353,50	3,71	1,80%	1993	3,89	1,89%
CURES	188,50	0,16	0,08%	41	0,08	0,04%
DISPENSE-DIV-SYNDICA	7504,00	6,39	3,10%	3123,75	6,10	2,96%
GREVES	1542,25	1,31	0,64%	303,5	0,59	0,29%
INTEMPERIES	206,25	0,18	0,09%	214,75	0,42	0,20%
MALADIES	14999,75	12,78	6,20%	6228,75	12,15	5,90%
POSITION MUTATION	1739,00	1,48	0,72%	1093,5	2,13	1,04%
SUSPENSION FONCTION	847,00	0,72	0,35%	224	0,44	0,21%
TEMPS PARTIELS	5838,75	4,97	2,41%	2899,5	5,66	2,75%
VISITES MEDICALES	197,75	0,17	0,08%	116	0,23	0,11%
INDISPONIBILITES	41282,00	35,17	17,07%	17313,25	33,78	16,40%
TOTAL	241789,25	206,00	100,00%	105574,00		100,00%

Source DSCR

I 3 Quelles missions et quelles compétences pour demain ?

A) les futures missions des inspecteurs ont été rappelées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009 qui préconise :

- une modification de la manière d'évaluer l'épreuve de conduite en passant d'un décompte d'erreurs à un bilan des compétences et de comportement du candidat, (mesure 12 de la réforme). Il s'agit désormais de mettre en œuvre la matrice GDE (Goal's Driver Education) qui définit les connaissances à maîtriser par les futurs conducteurs, en particulier les niveaux 3 et 4 de la matrice relatifs à la

prise en compte des risques et à l'autoévaluation,

- d'intégrer les objectifs du Grenelle de l'Environnement en sensibilisant les IPCSR, et à leur suite tous les automobilistes, à la conduite économique et citoyenne (mesure 13 de la réforme),
- de mettre en place un processus d'harmonisation des pratiques des inspecteurs de façon à assurer une meilleure équité entre les candidats,
- de mettre en place, après concertation avec les partenaires sociaux, un processus pouvant aller jusqu'à la certification de la qualité de service rendu par les écoles de conduite .

B) les compétences métiers et les conditions d'âge et d'expérience attendues d'un inspecteur ont été précisées à l'annexe IV de la directive 2006/126 qui fixe la liste des normes minimales applicables aux personnes qui font passer les épreuves pratiques de conduite.

L'annexe IV de cette directive dont les dispositions administratives et réglementaires doivent être publiées avant le 19 janvier 2011 pour une entrée en vigueur à compter du 19 janvier 2013¹ se divise en 5 points, chacun d'entre eux traitant d'un thème particulier :

Le point 1 définit les compétences qui doivent être maîtrisées par les examinateurs :

- « *Connaissances et compréhension de la conduite et de l'évaluation* » : aptitude à l'analyse des situations de conduite, du comportement du conducteur, assimilation des objectifs et principes de l'examen,
- « *Compétences en matière d'évaluation* » : processus d'analyse des situations/actions et de prises de décision,
- « *Compétences personnelles en matière de conduite* » : aptitude à conduire les véhicules des catégories évaluées,
- « *Qualité du service* » : qualité du relationnel et aptitude à délivrer les informations et instructions d'examen,
- « *Connaissances de la technique et de la physique des véhicules* » : technologies et dynamique des véhicules,
- « *Conduite économe* » : économie de carburant et respect de l'environnement.

Le point 2 précise les conditions générales requises :

- Pour être examinateur du permis de la catégorie B (véhicules légers) :
 - *Être titulaire du permis de conduire B depuis plus de 3 ans,*
 - *Être âgé de 23 ans minimum,*
 - *Avoir réussi la qualification initiale et satisfaire aux obligations d'assurance qualité et de formation continue,*
 - *Avoir achevé une formation professionnelle de niveau 3,*
 - *Ne pas exercer simultanément l'activité de moniteur d'auto-école.*

¹ L'article 10 de la directive garantit les droits acquis pour les examinateurs exerçant déjà la fonction au 19 janvier 2013. Ceux-ci ne devront répondre qu'aux obligations concernant la fonction et le contrôle qualité

- Pour être examinateur des autres catégories A (moto) et C (poids lourds) :

Les conditions générales évoquées ci-dessus pour la catégorie B sont requises en y ajoutant l'obligation :

- *d'être titulaire du permis de conduire de la catégorie évaluée,*
- *d'avoir été examinateur qualifié de la catégorie B pendant au moins trois ans.*

Le point 3 traite de la qualification initiale et de l'évaluation des compétences des agents autorisés à faire passer les épreuves de conduite.

Le point 4 traite de la formation continue nécessaire pour permettre aux examinateurs du permis de conduire de conserver leur habilitation.

Le point 5 traite des droits acquis pour les personnels recrutés antérieurement à l'adoption de la directive.

En résumé, les principaux éléments concernant les examinateurs à transposer dans le dispositif français peuvent être synthétisés de la façon suivante :

- *Un âge minimum de 23 ans pour exercer l'activité d'examineur (actuellement pas d'âge minimum en France pour entrer dans la fonction) et une exigence de 3 ans d'expérience en catégorie B avant de pouvoir évaluer d'autres catégories de permis pour les personnels recrutés après le 19 janvier 2013,*
- *Une bonne connaissance des questions de sécurité routière, sur le véhicule et de bonnes qualités relationnelles,*
- *Des modalités de qualifications initiales et de contrôle hiérarchique à formaliser en conformité avec la directive,*
- *Une accréditation qui pourrait être soumise à renouvellement,*
- *Un volume de formation continue de 5 jours sur 5 ans.*

En outre, l'État devra mettre en place un dispositif indépendant d'audit lui permettant de garantir la qualité du système de production d'examen mis en place. Cette obligation s'impose aux États quelle que soit l'organisation, publique ou privée, qu'ils ont adoptée. Il s'agit pour les autres États membres de disposer d'une garantie suffisante sur la qualité des systèmes de délivrance des permis de conduire sur l'ensemble de l'espace communautaire.

II – Les modalités actuelles de recrutement des IPCSR

Le programme des épreuves du concours a fait l'objet d'adaptations en 2002 (arrêté du 7 juin) à la suite des préconisations du rapport Liebermann. Elles avaient pour objectif d'améliorer les conditions de recrutement mises en place en 1997 lors de la précédente réforme des textes réorganisant le concours. L'objectif était de privilégier la qualité et la motivation des candidats en favorisant la variété des candidatures et en visant à améliorer et à élargir le recrutement.

Pour y parvenir le rapport préconisait entre autres :

- la création d'un concours interne puisque le corps des inspecteurs était l'un des seuls du ministère de l'équipement à ne pas disposer d'une voie de recrutement interne.
- de favoriser les détachements en provenance d'autres services du ministère ou d'autres administrations.
- une campagne de communication pour inciter les candidats à s'orienter vers un métier « vivant et intéressant ». Trop de concours sont réservés à ceux qui disposent de l'information, ce qui peut expliquer, en partie, une certaine endogamie.
- la possibilité d'utiliser des instruments d'analyse des réactions psychologiques, compte tenu du contexte spécifique de l'exercice du métier d'inspecteur.

II.1. Les conditions d'admission à concourir à la suite de la réforme de 2002.

Aujourd'hui il y a deux façons d'accéder au métier d'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière :

→ la voie interne

Le concours est ouvert depuis 2002 aux fonctionnaires, aux agents publics de l'État, aux agents de ses établissements publics, aux agents des collectivités territoriales et des établissements publics locaux, aux militaires, aux agents en fonction dans une organisation internationale intergouvernementale, comptant au moins quatre ans de services publics.

→ la voie externe

Le concours est ouvert à toute personne titulaire du baccalauréat, d'un titre ou diplôme de niveau IV ou homologué au niveau IV et au dessus;

Il est également ouvert aux personnes ayant une expérience professionnelle salariée ou non, exercée de façon continue ou non depuis au moins :

- trois ans à temps plein relevant de la même catégorie socioprofessionnelle que celle d'IPCSR
- deux ans à temps plein relevant de la même catégorie socioprofessionnelle que celle d'IPCSR et d'un titre ou diplôme de niveau immédiatement inférieur à celui requis.

Tous les candidats doivent être titulaires du permis de conduire de catégorie B en cours de validité et délivré depuis plus de **trois ans** à la date des épreuves écrites. Dès lors, l'âge minimum pour être candidat est de **21 ans**.

D'autre part le candidat ne doit pas avoir fait l'objet d'une inscription sur le fichier national des permis de conduire au titre des restrictions de validité, de suspension, d'annulation, d'interdiction de délivrance ou de changement de catégorie de permis de conduire. Cependant, une interrogation demeure sur la mise en œuvre de cette disposition et sur les moyens de vérification de la situation du candidat sur le fichier national du permis de conduire, dans la mesure où les personnels du MEEDDM en charge du recrutement ne semblent pas avoir été habilités à consulter ce fichier.

II.2. Les épreuves du concours

Le concours se déroule en deux phases : la phase d'admissibilité (écrit) et la phase d'admission (oral).

Phase d'admissibilité :

- *rédaction en trois heures*

Les candidats externes rédigent une note de synthèse à partir d'un dossier portant sur un sujet d'ordre général.

Les candidats internes rédigent une note administrative portant sur un sujet général lié au champ d'activité du ministère chargé du développement durable.

- *Réponses à une série de questions à choix multiple ou appelant des réponses courtes (épreuve commune aux deux concours)* portant sur les notions élémentaires relatives au droit administratif et au droit pénal notamment en relation avec le code de la route et la sécurité routière.

Phase d'admission : (épreuves communes aux deux concours)

- *Exercice de conduite*

Exercice de conduite sur véhicule léger permettant de vérifier la capacité des candidats à respecter le code de la route, son comportement en situation et ses relations avec les usagers de la voie publique.

- *Réponses à des questions orales sur la sécurité routière et le code de la route*

Épreuve qui se déroule à la suite de l'exercice de conduite afin de juger les connaissances du candidat dans ce domaine.

- *Conversation avec le jury*

Le candidat expose pendant cinq à dix minutes son parcours, son expérience et sa motivation. Le jury l'interroge ensuite sur cette présentation et lui propose des mises en situation.

Aucun test médical n'est pratiqué.

Le tableau ci-après fait la comparaison entre le programme des épreuves du concours tel qu'il est organisé actuellement (*italique*) par rapport au précédent programme de 1997, accompagnée d'un certain nombre de commentaires.

Tableau comparatif des épreuves du concours entre 1997 et 2002

<i>Arrêté du 1er juillet 1997 (articles 5 à 8)</i>	<i>Arrêté du 7 juin 2002 (articles 4 et 5)</i>
Un seul concours externe	Un concours externe et un concours interne
<p><u>Épreuves d'admissibilité</u></p> <p>1) rédaction d'une note de synthèse. (durée : 3 heures ; coefficient 2)</p> <p>2) réponse à des questions (de 5 à 10) portant sur des notions élémentaires relatives au droit constitutionnel, au droit administratif, aux institutions européennes et au droit pénal (durée : 1h30 ; coefficient 1)</p> <p>3) réponse à plusieurs questions portant sur le code de la route (durée : 1h30 ; coefficient 1)</p> <p><u>Épreuves d'admission</u></p> <p>1) conduite sur véhicule léger permettant de vérifier la capacité du candidat à respecter le code de la route, à conduire avec un maximum de sécurité et une parfaite maîtrise de son véhicule (durée : 45 mn ; coefficient 1)</p> <p>2) conversation avec le jury comportant notamment des mises en situation. Cette épreuve est destinée à permettre au jury d'apprécier la personnalité, la motivation des candidats et leur sensibilité à la sécurité routière (durée : 30 mn ; coefficient 3)</p> <p>Nombre minimal de points pour être <u>admissible</u> : 50, soit une moyenne de 10/20. Toute note inférieure à 6/20 est éliminatoire. Nombre minimal de points pour être <u>admis</u> : 90, soit une moyenne de 10/20. Toute note inférieure à 6/20 est éliminatoire.</p>	<p><u>Épreuves d'admissibilité</u></p> <p>- <u>pour le concours externe</u> 1) rédaction d'une note de synthèse. (durée : 3 heures ; coefficient 2)</p> <p>- <u>pour le concours interne</u> 1) rédaction d'une note administrative. (durée : 3 heures ; coefficient 2)</p> <p>Pour le concours externe et pour le concours interne : 2) <i>réponse à une série de questions à choix multiple et à des questions appelant des réponses courtes (6 à 10 lignes) portant sur des notions élémentaires relatives au droit administratif, d'une part, et au droit pénal, d'autre part, notamment en relation avec le code de la route et la sécurité routière</i> (durée : 1h30 ; coefficient 1)</p> <p><u>Épreuves d'admission : pour les concours externes et internes</u></p> <p>1) exercice de conduite sur véhicule léger permettant d'apprécier les qualités de conducteur du candidat, son respect du code de la route, son comportement en situation et ses relations avec les usagers de la voie publique (durée : 40 mn ; coefficient 2)</p> <p>2) <i>réponses à des questions orales sur la sécurité routière et le code de la route, à partir de l'exercice de conduite effectué lors de la première épreuve d'admission. (durée : 15 mn ; coefficient 1)</i></p> <p>3) conversation avec le jury comportant: - un exposé par le candidat, pendant 5 à 10 mn, de son parcours, de son expérience et, en particulier, de sa motivation pour devenir IPCSR ; - une interrogation sur cette présentation et l'intérêt du candidat pour le domaine de la sécurité routière ; - des mises en situation, à partir de cas concrets, permettant de mesurer la capacité d'analyse d'une situation difficile et de réaction à cette situation. (durée : 30 mn ; coefficient 3) <i>(avant le début de l'épreuve, un CV d'une page maximum est transmis au jury. Ce document n'est pas pris en compte pour la notation de l'épreuve)</i></p> <p>Conditions d'admission : obtenir au moins une moyenne de 10/20. Toute note inférieure à 6/20 est éliminatoire pour les épreuves d'admissibilité et la 3ème épreuve d'admission. Toute note inférieure à 8/20 est éliminatoire pour les deux premières épreuves d'admission.</p>

<i>Arrêté du 1er juillet 1997 (articles 5 à 8)</i>	<i>Arrêté du 7 juin 2002 (articles 4 et 5)</i>
<p>Commentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un seul concours externe - 3 épreuves d'admissibilité et 2 épreuves d'admission - épreuves d'admissibilité 1 et 2 axées sur les connaissances générales avec un coefficient de 3 pour l'épreuve 1. - épreuve 3 d'admissibilité portant sur le code de la route - épreuve d'admission de conduite de 45 mn (40 mn dans le dispositif actuel avec un coefficient faible (1 au lieu de 2 dans le dispositif actuel) - note éliminatoire inférieure à 6/20 quelle que soit l'épreuve - total des coefficients des épreuves : 9 dont 5 pour l'admissibilité <p>Globalement les épreuves théoriques (admissibilité) sont privilégiées. Durée totale des épreuves : 7h15</p>	<p>Commentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'un concours interne - 2 épreuves d'admissibilité et 3 épreuves d'admission - épreuve d'admissibilité 2 plus en rapport avec le code de la route et la sécurité routière - épreuve d'admissibilité 1 (interne) plus en lien avec les problématiques « Équipement » - coefficient moins élevé pour l'épreuve d'admissibilité 1 dans le dispositif actuel - épreuve d'admission 1 d'une durée plus courte (5 mn en moins) que précédemment mais avec un coefficient plus élevé (2 au lieu de 1) et introduisant des notions « relationnelle » et « environnementale » - épreuve d'admission 2 de « debriefing » - épreuve d'admission 3 bien cadrée - total des coefficients : 9 dont 6 pour l'admission <p>Importance donnée aux épreuves d'admission avec une note éliminatoire plus élevée pour les épreuves de conduite et de « debriefing » (8 au lieu de 6). Durée totale des épreuves : 5h55</p>

Les modifications apportées au programme et aux épreuves du concours n'ont pas permis d'atteindre plusieurs objectifs visés dans le rapport Liebermann de 2001. C'est ainsi que :

1) la motivation des candidats n'a pas évolué et laisse toujours apparaître deux types de populations :

- celle qui connaît le métier (de fait, essentiellement les enseignants de la conduite) dont la motivation est facile à apprécier par le jury;
- celle des étudiants sortant du lycée ou de l'université qui se présentent à tous les concours administratifs et pour qui le concours est souvent le premier où ils sont admissibles. Dans ce cas il est souvent difficile d'apprécier leur motivation.

2) la mise en place d'un concours interne est décevante à double titre :

- les candidats sont presque exclusivement des agents du MEEDDM;
- nombreux sont ceux qui démissionnent après leur succès au concours refusant la mobilité géographique imposée par leur intégration dans le corps. C'est ainsi qu'en 2009, la liste complémentaire, pourtant arrêtée à 8, n'a pas été suffisante pour pourvoir les 12 postes offerts au concours interne (2 postes ont du être reportés sur le concours externe).

Comme préconisé en 2001, il est essentiel d'assurer par tous les moyens utiles au sein de l'ensemble des fonctions publiques une information détaillée et positive sur le métier d'IPCSR.

Par ailleurs pour mettre un terme au phénomène de défection et de sous effectif chronique des IPCSR en Ile de France, nous réitérons la proposition faite dans le rapport de 2008 sur « la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis », d'organiser « un recrutement spécifique exceptionnel (Ile de France) pendant

un ou deux ans ». Il est en effet regrettable de ne pouvoir recruter durablement des candidats sur et pour ce bassin d'emploi.

II 3 La formation initiale

Les candidats déclarés admis au concours sont nommés IPCSR stagiaires et titularisés après un an de stage.

Compte tenu de la spécificité des fonctions, ils effectuent au cours de cette période une formation régie par un cahier des charges élaboré par la Direction de la sécurité et de la circulation routière, maître d'ouvrage de la formation.

II 3 1 Le cadre réglementaire

Le décret modifié n° 87-997 du 10 décembre 1987, dispose en son article 7 :

« les candidats admis aux concours sont nommés inspecteurs stagiaires. Ils doivent accomplir un stage d'un an au cours duquel ils reçoivent dans un centre agréé, dans des conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de l'équipement, pendant une période de six mois au moins, une formation professionnelle dont les modalités et l'organisation sont fixées par un arrêté du ministre chargé de l'équipement ».

La formation est assurée par l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR), implanté à Nevers. Groupement d'intérêt public (GIP) créé en 1993, son agrément vient d'être prorogé pour trois ans soit jusqu'en 2012.

A la demande de la maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre assure deux cursus de formation légèrement différents :

- un cursus normal pour les stagiaires détenteurs de la catégorie A du permis de conduire,
- un cursus long pour ceux qui doivent préparer et passer l'examen nécessaire à l'obtention du permis A pendant leur formation initiale.

La formation comporte notamment (article 1 de l'arrêté du 21 octobre 2002 fixant les modalités et l'organisation de la formation des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière) :

- *des enseignements théoriques et pratiques liés à la connaissance et à la pratique du métier ainsi qu'à la sécurité routière,*
- *la préparation et le passage des épreuves du permis de la catégorie A pour les stagiaires qui n'en sont pas titulaires,*
- *les qualifications professionnelles pour être habilité à évaluer le permis des catégories A et B ».*

Après un apprentissage à base de simulations d'examens, chaque stagiaire réalise un examen fictif accompagné de deux évaluateurs. Si la prestation correspond aux exigences de la procédure d'examen, aux règles de construction du parcours, aux critères d'évaluation des erreurs et au relationnel requis avec le candidat, il obtient son habilitation à l'examen pratique de la catégorie concernée. Ces épreuves ont lieu à l'INSERR.

Les qualifications sont délivrées par des délégués ou des inspecteurs issus des services faisant preuve des qualités professionnelles requises et disposant d'une solide expérience.

- *des périodes d'alternance en services déconcentrés*

Au cours de cette période, les stagiaires, découvrent puis pratiquent les examens accompagnés d'un tuteur (IPCSR confirmé). Ces périodes d'alternance seront au nombre de trois pour l'actuelle promotion selon le schéma suivant :

1 ^{ère} période	<p>« IMMERSION »</p> <p>Formalités administratives Connaissance de l'environnement professionnel</p>	<p>Avant l'entrée en formation à l'INSERR Durée: 2 jours</p>
2 ^{ème} période	<p>« APPRENTISSAGE DES COMPETENCES »</p> <p>Examens en double en B et ETG Observation d'épreuves moto</p>	<p>4 semaines dans le département de résidence familiale</p>
3 ^{ème} période	<p>« CONSOLIDATION DES COMPETENCES ET D'EXPERIENCES »</p> <p>Examens seul en B, ETG Compagnonnage en services par les formateurs de l'INSERR</p>	<p>4 mois dans le département d'affectation</p>

Les stagiaires sont titularisés au bout d'un an, sous réserve d'avoir obtenu au cours de la formation initiale le permis de conduire de catégorie A (motocyclette). (Les cas de non titularisation sur rapport contraire du Directeur général de l'INSERR ou du Directeur du département d'affectation, sont très rares).

II 3. 2 L'organisation de l'enseignement

Auparavant, l'enseignement comprenait 32 semaines pour les inspecteurs qui suivaient le cursus normal (stagiaires possédant les permis A et B) et 36 semaines pour les inspecteurs suivant le cursus long (ceux qui ne possèdent que le permis B).

Afin de réduire le délai de la formation initiale dans le but d'affecter les nouveaux IPCSR dans leur département avec une qualification leur permettant d'être rapidement opérationnels pour le passage de l'épreuve pratique du permis B et pour les épreuves théoriques, la formation a été organisée en 2 parties :

C'est ainsi que l'actuelle promotion a effectué sa rentrée à Nevers le 17 juin 2009 pour une formation initiale de 28 semaines pour le cursus normal et de 30 semaines pour le cursus long .

Première partie :

Cycle normal : 25 semaines Cette formation comprend la réglementation de la circulation routière, les dispositions administratives et réglementaires relatives à l'examen du permis de conduire, l'apprentissage des applications informatiques de l'ETG, l'apprentissage à l'évaluation technique B, les techniques de communication et de relationnel métier, la déontologie, les notions de docimologie, de sécurité routière, le passage des qualifications B et épreuve théorique générale (ETG), le tout entrecoupé d'une période d'alternance en services déconcentrés.

Cycle long : 27 semaines Le cycle long comprend les mêmes modules avec formation complémentaire pour permettre la préparation du passage du permis moto.

Seconde partie :

Tous cycles : 3 semaines

Formation comprenant l'évaluation technique du groupe moto (A), un complément au relationnel métier et aux pratiques d'évaluation (harmonisation des pratiques), le passage de la qualification examinateur permis moto et le suivi de l'enseignement de la conduite.

Cette seconde partie sera organisée sur 2010, dans le cadre d'une formation initiale différée, en faisant revenir les stagiaires par groupes d'une vingtaine. Cette méthode de convocation permettra d'étaler la venue des stagiaires sur plusieurs semaines et ainsi de ne pas provoquer une baisse sensible du volume global de places d'examen dans les départements.

Tableau de l'organisation de l'enseignement 2009/2010.

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3 passe permis moto (+ 4 semaines de formation)
Période d'immersion	2 jours de prise de contact dans la future DDE d'affectation 15 et 16 juin 2009		
1ère phase à l'école	Rentrée : le 17 juin 2009		
1ère phase d'alternance	19 octobre 2009		16 novembre 2009
2ème période à l'école	16 novembre 2009		14 décembre 2009
	passage de la qualification B et ETG		
2ème phase d'alternance	le 27 novembre 2009		18 décembre 2009
3ème période à l'école	15 mars 2010	29 mars 2010	12 avril 2010
Fin de la formation initiale	2 avril 2010	16 avril 2010	30 avril 2010

Depuis 2004 une politique de formation continue de la filière éducation routière a également été mise en place sous maîtrise d'ouvrage centrale afin d'accompagner les

évolutions de la sécurité routière et donc des métiers qui s'y rattachent.

Cette formation porte à la fois sur des jours de « formation métiers » (harmonisation des pratiques d'évaluation pour les IPCSR), formation à la nouvelle épreuve pratique du permis B pour les délégués) et sur des jours de « formation généraliste » (informatique, formation aux premiers secours etc... pour les IPCSR, management, conduite de réunion etc... pour les délégués)

En résumé la formation initiale répond aux objectifs d'une formation qualifiante de type prise de poste, grâce en particulier aux périodes d'alternance et à l'intervention efficace de tuteurs volontaires de qualité. Son contenu, avec des modules qui ne sont pas toujours adaptés au métier et à la variété des acquis des stagiaires, et sa durée, en raison de l'obligation d'obtenir la qualification pour les permis A et B, restent à améliorer.

* *
*

Si la réforme du concours intervenue en 2002 et les améliorations successives apportées aux cycles de formations initiale et continue sont allées dans le bon sens, les évolutions importantes de ces sept dernières années dans le domaine de la sécurité routière rendent nécessaire une nouvelle réflexion sur les priorités à fixer à l'éducation routière et en conséquence sur le recrutement et la formation des futurs IPCSR, acteurs essentiels de la réussite de cette politique.

III– Propositions pour la modernisation des conditions de recrutement et de formation initiale des futurs IPCSR

III 1 Les éléments de contexte

Comme cela a été précisé dans la première partie, toute réflexion sur le sujet doit tenir compte :

- des exigences de l'annexe IV de la directive 2006/126 du 20 décembre 2006 qui vise à renforcer les conditions de recrutement des « examinateurs du permis de conduire », leur formation et leur contrôle afin de mieux garantir et harmoniser la qualité des épreuves réalisées dans l'Union Européenne,

Ce texte établit des normes minimales pour les examinateurs avec un double objectif :

- améliorer leur compétence ;
- parvenir à des évaluations plus objectives et harmonisées :

« Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur 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 » (considérant n° 18);

- des réflexions et des négociations menées par les partenaires sociaux sur le programme de fusion des corps dans la fonction publique de l'État,
- des préconisations sur l'organisation et le pilotage des recrutements, (rapport Desforges - de Chalvron de janvier 2008 sur le réexamen général du contenu des concours d'accès à la fonction publique de l'État) ,
- des propositions pour une réforme de la formation des agents de l'État (rapport Le Bris de décembre 2008)

Toute réflexion sur les évolutions à envisager concernant le recrutement et la formation d'un corps de fonctionnaires comme celui des IPCSR nécessite préalablement de pouvoir apporter des éléments de réponse à la question de son positionnement au sein de la fonction publique.

Comme cela vient d'être précisé cette réflexion doit être menée dans le cadre plus général de celle engagée sur la refonte des grilles de la catégorie B, dès lors qu'aurait été écartée la revendication de certaines organisations syndicales pour un passage de catégorie B en A du corps des inspecteurs.

C'est cette question du positionnement du corps au sein de la fonction publique qui est examinée dans un premier temps en procédant à une analyse comparative des modalités de recrutement et des fonctions exercées par les IPCSR avec celles d'autres corps de catégorie A et B.

Le choix préconisé déterminera le type de concours et le niveau du recrutement ainsi que les spécificités de la formation initiale.

III 2 Quel positionnement pour le corps des IPCSR en 2012 ?

III 2.1 Les attentes des organisations syndicales

Depuis de nombreuses années, les syndicats représentatifs des IPCSR portent des revendications sur le statut et la grille indiciaire de leur corps. L'organisation syndicale majoritaire demande le passage de tous les IPCSR en catégorie A en fusionnant les corps d'IPCSR et de DPCSR.

La pérennisation de la filière serait alors assurée en créant un corps d'inspecteur principal en catégorie A+.

Pour justifier cette revendication, ce syndicat estime que les missions IPCSR telles qu'elles ont été exposées dans la première partie correspondent à des missions de catégorie A.

Il avance par ailleurs d'autres arguments :

- le niveau élevé des candidats au concours de recrutement,
- la nature des épreuves du concours commune à d'autres corps de catégorie A (note de synthèse et de droit « qui ont les contenus dits universitaires »),
- la formation initiale d'une durée minimale de 6 mois.

Pour mener la réflexion sur le positionnement du corps, les critères habituels pour déterminer le classement d'un corps de fonctionnaires dans l'une ou l'autre des catégories ont été utilisés : le niveau de recrutement et la nature des fonctions exercées.

Pour affiner l'analyse il est également nécessaire de déterminer préalablement si les fonctions exercées par IPCSR relèvent d'une filière technique, comme ils le revendiquent, ou d'une filière administrative.

Tant la nature des épreuves du concours telles qu'elles viennent d'être présentées, que la formation initiale pour préparer à l'exercice du métier et qui porte principalement sur des enseignements visant à acquérir des connaissances réglementaires et comportementales, conduisent à considérer que les IPCSR relèvent plus d'une filière administrative que technique. Il ne s'agit pas, bien sûr, de considérer que le métier d'inspecteur ne nécessite pas une technicité, mais dans un ministère comme le MEEDDEM, tous les métiers, y compris ceux exercés par des corps administratifs, ont de la technicité.

En conséquence l'analyse comparative a été établie à partir des dispositions statutaires communes applicables aux corps des secrétaires administratifs (B) et des attachés d'administrations (A).

III 2 2 Examen comparatif du niveau de recrutement entre corps de A et corps de B.

- des attachés (catégorie A) article 4 du décret n° 2005-1215 du 26 septembre 2005 :
 - « Le concours externe est ouvert aux candidats titulaires d'une licence ou d'un autre titre ou diplôme classé au moins au niveau II, ou d'une qualification

reconnue comme équivalente à l'un de ces titres en diplômes » ;

- des secrétaires administratifs (catégorie B) article 4 du décret n° 94-1017 du 18 novembre 2004 :

« le concours externe est ouvert aux candidats titulaires d'un baccalauréat ou d'un titre ou diplôme classé au moins au niveau IV ou d'une qualification reconnue comme équivalente à l'un de ces sites titres ou diplômes ».

S'agissant du niveau de recrutement, l'examen des derniers concours d'IPCSR montre que les candidats, majoritairement de niveau Bac sont reçus sur des épreuves dont le contenu, comparé à celui d'autres concours, relève plus de la catégorie B que de la catégorie A. Il faut par ailleurs rappeler que de nombreux autres corps de catégorie B sont soumis à des contenus tout aussi sélectifs attirant des candidats sur-diplômés, reproche traditionnellement fait au système de sélection dans la fonction publique.

III 2 3 Examen comparatif des fonctions exercées entre corps de A et de B.

- par les attachés (article 1 du décret susvisé) :

« Ils participent à la conception, à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques publiques ministérielles et interministérielles. Ils sont chargés de fonctions de conception d'expertise de gestion et de pilotage d'unités administratives. Ils peuvent être appelés à remplir les fonctions d'ordonnateur secondaire. Ils ont vocation à être chargés de fonctions d'encadrement ».

Les délégués du permis de conduire et de la sécurité routière ont clairement une responsabilité de même niveau. Ils encadrent les inspecteurs, assurent l'organisation collective de leur travail en mettant au point des tableaux de service de nature à répondre aux besoins d'examens exprimés dans le département. Ils assurent en outre un certain nombre d'autres missions d'encadrement avec des personnels MEEDDM et, dans de nombreux départements, des personnels mis à disposition par le MIOMCT.

- par les secrétaires administratifs (article 2 du décret susvisé) :

« Ils assurent des tâches administratives d'application. A ce titre, ils sont chargés notamment d'appliquer les textes de portée générale aux cas particuliers qui leur sont soumis. Ils peuvent exercer des tâches de rédaction, de comptabilité, de contrôle et d'analyse ».

S'agissant des fonctions exercées, si les IPCSR peuvent être considérés comme des fonctionnaires d'autorité, investis de la tâche régaliennne d'évaluer seuls, avec une marge d'appréciation importante, sur la capacité d'un candidat à conduire un véhicule, leurs fonctions s'apparentent plus « à l'application de textes à portée générale aux cas particuliers qui leur sont soumis », qu'à « des fonctions d'encadrement (à l'exception pour certains d'entre eux, volontaires, du tutorat des IPCSR stagiaires) ou à des fonctions de conception ». Le rapport du CEDIP du 30 mars 2009 intitulé « caractérisation du corps des IPCSR » confirme, semble-t-il cette analyse, en particulier à travers la comparaison qui y est faite entre le corps des contrôleurs des transports terrestres (CTT), agents de la catégorie B du même ministère, et celui des IPCSR.

Il faut par ailleurs rappeler que de nombreux autres corps de catégories B sont soumis à des contraintes et à des spécificités tout aussi exigeantes dans l'exercice de

leur métier.(ex: contrôleurs des transports terrestres, contrôleurs des affaires maritimes ...).

Le référentiel métier de 2004 décliné dans le rapport CEDIP (p. 24) pour chacune des trois missions dévolues aux IPCSR, et la fiche d'emploi-type du répertoire ministériel des métiers qui récapitule les principales connaissances techniques requises, repris l'un et l'autre dans les tableaux figurant ci-après, ne semblent pas de nature à infirmer cette analyse.

La principale mission est en effet l'évaluation, à travers une épreuve théorique et une épreuve pratique, des compétences des candidats à la conduite, ce qui nécessite plus des qualifications permettant d'assurer une mission consistant à porter des appréciations qualitatives ou relevant de filières administratives (respect des règles code de la route, etc, ...). Cette mission représente environ 70% de l'activité des IPCSR.

Mission	Activités
Évaluer les compétences des candidats : leurs connaissances et comportements en matière de conduite et de sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Suivre la programmation des actions à mener ➤ Mettre en œuvre l'épreuve théorique générale et les épreuves pratiques des différentes catégories du permis de conduire. En restituer les résultats ➤ Apporter des conseils aux personnes handicapées sur les aménagements des véhicules à réaliser et sur les adaptations à effectuer.

La seconde mission porte sur les progrès de la qualité de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière au travers du suivi des écoles de conduite, du contrôle des centres de formation post-permis ou de l'évaluation des compétences des futurs enseignants (BEPECASER) ou des formateurs des enseignants (BAFM). Cette mission représente une part assez faible de l'activité des IPCSR (respectivement 0,21 %, 0,69 %, et 1,31 % de leur activité)

Mission	Activités
Faire progresser la qualité de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Assurer le suivi de l'enseignement dispensé dans les écoles de conduite, en repérant : <ul style="list-style-type: none"> - l'organisation et la démarche pédagogique mises en œuvre (plan de formation, suivi des élèves...) - la bonne utilisation des outils administratifs et pédagogiques obligatoires (fiches d'évaluation de départ, de suivi de formation, contrat, livret d'apprentissage), - la place réservée à l'élève dans sa formation, - l'implication dans la diffusion de la culture sécurité routière ▶ Participer à l'évaluation des compétences des futurs enseignants (BEPECASER) et des formateurs des enseignants, ▶ Apporter des conseils aux enseignants pour améliorer leurs interventions, et leur professionnalisation

La troisième mission concerne la participation des IPCSR à des actions de sécurité routière par des interventions dans différentes structures pour faire prendre conscience des dangers de la route. Cette mission représente également une part assez faible de l'activité des IPCSR.

Mission	Activités
Être un acteur de la sécurité routière	<p>► Accompagner les nouveaux IPCSR dans leur parcours de professionnalisation.</p> <p>Réaliser des actions d'information, de sensibilisation et de formation dans le milieu scolaire et professionnel, ainsi qu'auprès des usagers et du milieu associatif,</p> <p>Signaler aux acteurs concernés les problèmes et dysfonctionnements dans la sécurité routière pouvant générer des risques d'insécurité routière.</p>

La fiche d'emploi-type du répertoire ministériel des métiers récapitule les principales connaissances techniques requises.

Connaissances techniques

Connaître les spécificités de la sécurité routière (technique et règlement)
Connaître les procédures et réglementations
Avoir des compétences pédagogiques

Savoir faire

Être discret et réservé
Avoir le sens du service public
Avoir le sens du relationnel

En conclusion, les conditions de recrutement et l'analyse des fonctions des IPCSR paraissent suffisamment concordantes avec celles d'autres corps de catégorie B administratifs pour considérer qu'ils appartiennent plus à cette famille de corps qu'à celle des corps techniques. Les comparaisons laissent donc peu de place à une intégration dans un corps de catégorie A.

Pour autant, compte tenu de la spécificité de leurs missions et de leurs contraintes particulières il est nécessaire de compléter l'analyse et de s'interroger sur le positionnement futur du corps des IPCSR dans le cadre de la refonte en cours des grilles de la catégorie B.

Cette réflexion, « en stock » et « en flux », est d'autant plus importante que de ses conclusions dépendront les modalités de recrutement et les spécificités de la formation initiale.

III 2.4– Positionnement des IPCSR dans la refonte de la grille de la catégorie B et les conséquences sur le niveau de recrutement.

Bien que sont encore inconnues, à ce jour, l'ensemble des règles générales qui seront appliqués en 2012 aux corps de la catégorie B dans le cadre de la refonte des grilles indiciaires puisque le « décret coquille » n'est pas publié, il paraît toutefois possible de travailler sur des hypothèses probables, et en particulier sur le principe d'une grille revalorisée qui permettra de créer un nouvel espace statutaire (NES) pour les agents relevant du B type et du B- CII (classement indiciaire intermédiaire).

Structurée en 3 grades, la future grille de la catégorie B serait directement accessible par voie de concours au niveau des premier et deuxième grade.

Le premier grade correspondrait à un recrutement de niveau IV (baccalauréat) et le deuxième à un recrutement de niveau III (bac + 2).

Plusieurs raisons militent en faveur d'un recrutement des futurs IPCSR au deuxième grade de la catégorie B, c'est à dire au niveau III (bac +2), sachant que la question du reclassement du premier niveau de grade (IPCSR de 3ème classe) nécessitera, bien évidemment, une étude approfondie.

La spécificité de l'exercice du métier, les qualités particulières demandées, la diversification des compétences, les règles de déontologie, le positionnement des inspecteurs par rapport au niveau des enseignants de la conduite ², la refonte de la méthode d'évaluation évoquée ci-dessus, leur rôle d'acteurs du développement durable, en particulier avec un comportement exemplaire en matière d'éco-conduite, sont autant d'éléments qui plaident en faveur d'un recrutement au second grade.

Si, comme le rappelle périodiquement le discours politique, la sécurité routière, et en particulier l'éducation routière, sont des priorités nationales, il serait légitime que l'État puisse consacrer à ceux qui s'y consacrent les moyens nécessaires à l'accomplissement de leur mission et la considération qu'ils méritent.

La prise en compte de la spécificité de certains métiers de la catégorie B a déjà été proposée dans des rapports du CGPC, puisque le vice-président, dans sa lettre d'accompagnement du rapport Massin-Lombard (CGPC 2005-0050-01) propose cette évolution statutaire pour les contrôleurs des transports terrestres (CTT) dont on a vu que les contraintes étaient assez proches de celles des inspecteurs :

«Enfin, ce corps de fonctionnaires a besoin de se voir reconnaître sa forte technicité par des signes tangibles (grille de rémunération C II notamment) alors qu'au cours des années précédentes, il n'a pas bénéficié d'avantages accordés à d'autres corps de contrôle de niveau de responsabilités équivalentes. C'est une condition nécessaire à sa mobilisation».

Les auteurs du rapport écrivaient en page 3 :

« Ces caractéristiques sont communes à l'ensemble des corps de contrôle or les corps de contrôle de même catégorie (B) relevant d'autres ministères, bénéficient à ce titre de primes et d'avantages supérieurs : les contrôleurs du travail bénéficient de la

2 Le CISR du 13.1.2009 a prévu de nouveaux diplômes d'accès à la profession d'enseignant. Un dossier visant à la création d'un nouveau diplôme sera très prochainement soumis au ministère du travail. La commission compétente sera amenée à définir le niveau de ce diplôme (niveau BTS?). Il importe en effet que les enseignants soient d'un niveau suffisant par rapport à celui de leurs élèves.

grille de rémunération C II, les contrôleurs des domaines, les forces de l'ordre ont des primes et des avantages supérieurs à ceux des CTT».

Les arguments en faveur des CTT paraissent totalement transposables aux IPCSR en retenant la filière administrative qui, comme cela a déjà été dit, est plus proche du métier d'inspecteur que la filière technique tant du point de vue de la nature des épreuves du concours que des fonctions exercées par la suite.

III 2 5 Les conséquences d'un recrutement au deuxième grade du corps

Deux hypothèses peuvent être envisagées :

- première hypothèse : recrutement au niveau du baccalauréat + formation qualifiante de deux ans dont la finalité est la maîtrise de compétences et connaissances nécessaires pour exercer un métier, le plus souvent délivrée par des pairs ;
- deuxième hypothèse : recrutement à « bac +2 »

a) Première hypothèse

Sans changer le niveau de recrutement actuel (baccalauréat), cette hypothèse entraînerait une modification très substantielle du dispositif de formation initiale. Un certain nombre de questions seraient à résoudre au préalable :

- quel contenu à donner à une formation qui passerait de six mois (avec trois semaines d'alternance) à deux ans ou un an si les lauréats justifient des diplômes correspondant à deux années d'études après le bac ? Faudrait-il concevoir deux cursus différents pour une même promotion selon le niveau de diplôme à la date du recrutement ?
- Si une formation de deux ans se justifie aisément pour des techniciens supérieurs qui exerceront ultérieurement une vaste palette de métiers, tel n'est pas le cas des IPCSR;
- L'état est-il prêt à assumer le coût d'une telle formation, si elle n'est pas techniquement justifiée ?
- Les lauréats ne seront-ils pas découragés par un statut de stagiaire qui durera deux ans ?

Hypothèse 1 bis.

On peut aussi se projeter dans un système où les IPCSR appartiendraient à une filière plus large, type cadre d'emploi à options s'ouvrant sur des métiers diversifiés permettant ainsi d'élargir leur champ d'évolution et d'ajuster les effectifs en fonction des besoins. Dans ce cas, une formation initiale de deux ans pourrait s'avérer légitime. Si cette hypothèse paraît présenter beaucoup d'avantages, en permettant d'offrir des passerelles à des agents qui soulignent fréquemment le manque d'oxygène de la filière et en élargissant les voies d'accès à la catégorie A, il semble qu'il soit aujourd'hui prématuré de l'envisager, même si il n'est pas interdit d'y réfléchir.

b) Deuxième hypothèse

Recruter à « bac+2 » pourrait être une solution intéressante à plus d'un titre. Elle serait notamment en cohérence avec l'âge des candidats : 21 ans minimum aujourd'hui, 22 ans demain avec une titularisation au bout d'un an (« 23 ans pour être examinateur » précise la directive européenne de décembre 2006).

Problème à résoudre :

- si, contrairement aux orientations fixées par le CISR du 13 janvier dernier, le niveau du diplôme d'accès à la profession d'enseignant n'était pas relevé, les enseignants de la conduite ne pourraient plus être candidats, sauf à vérifier la possibilité de rendre le concours accessible par la reconnaissance des acquis de l'expérience en application du décret 2007-196 du 13 février 2007 relatif aux équivalences de diplômes requises pour se présenter aux concours d'accès aux corps et cadres d'emplois de la fonction publique;
- Dans les deux hypothèses, une étude d'impact des coûts budgétaires sera nécessaire.

III 3 Le type de concours et le programme des épreuves

Le programme et les épreuves d'un concours doivent permettre de recruter les candidats possédant le meilleur profil recherché en privilégiant les compétences aux connaissances, et en utilisant le concours comme un outil de recrutement et le moins possible comme un outil de sélection.

En conséquence les priorités doivent porter sur :

- l'identification des aptitudes requises pour la fonction;
- la suppression des épreuves sans lien avec les métiers exercés;
- la simplification des programmes de révision;
- le développement des épreuves de reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle (RAEP) pour le concours interne;
- les épreuves pratiques de mise en situation;
- la présence d'un professionnel du recrutement aux épreuves orales d'admission;
- la possibilité d'utiliser des instruments d'analyse des réactions psychologiques compte tenu du contexte spécifique et des contraintes particulières du métier d'inspecteur. Dans de nombreux pays un psychologue participe au jury de recrutement des inspecteurs. Ce dispositif qui existe déjà au MEEDDM pour les agents du parc a tendance à se développer en France comme par exemple au Ministère de la Justice qui va faire appel à l'expertise psychologique pour le recrutement des futurs magistrats. Une telle expertise doit naturellement être assortie de garanties et ses résultats faire l'objet de protections.

A partir de ces considérations il est proposé d'envisager pour les épreuves du concours de la session 2011 les aménagements figurant dans le tableau ci-dessous sachant qu'il ne paraît pas souhaitable de changer fondamentalement son architecture actuelle qui semble avoir bien anticipé les recommandations figurant dans le rapport Desforges/ de Chalvron, en particulier en ce qui concerne la vérification de la maîtrise

des compétences techniques (exercice de conduite sur véhicule léger et questions orales sur la sécurité routière).

Épreuves actuelles	Observations	Propositions
<p style="text-align: center;"><u>Admissibilité</u></p> <p><u>Concours externe</u></p> <p>1)Note de synthèse à partir d'un dossier portant sur un sujet d'ordre général(durée : trois heures ; coefficient 2)</p> <p><u>Concours interne</u></p> <p>1)Note administrative à partir d'un dossier portant sur un sujet général lié au champ d'activité du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.(durée : trois heures ; coefficient 2)</p> <p><u>Concours externe et interne:</u></p> <p>2)Réponse à une série de questions à choix multiple ou appelant des réponses courtes portant sur des notions élémentaires de droit administratif, de droit pénal, notamment en relation avec le code de la route et la sécurité routière.(durée : une heure trente ; coefficient 1)</p>	<p>Épreuve classique pour un concours de catégorie B. Permet de juger les capacités de conceptualisation, de rédaction.</p> <p>Épreuve classique pour évaluer l'esprit de synthèse et la connaissance des réalités administratives. Dépasser le champ d'activité du ministère de l'équipement s'agissant d'un concours ouvert à l'ensemble des fonctions publiques.</p> <p>Épreuve de sélection qui favorise le bachotage et dont le programme est trop vaste, surdimensionné, peu adapté à un concours de catégorie B.</p>	<p>Épreuve commune aux deux concours portant sur un cas pratique avec mise en situation à partir d'un dossier documentaire n'excédant pas 30 pages. Le dossier doit relever d'une politique publique. Il est destiné à mettre le candidat en situation de travail. (durée 3 heures; coefficient 2)</p> <p>Privilégier les QRC permettant d'apprécier la compréhension du sujet. Le programme devrait porter sur l'organisation institutionnelle et administrative de la France et de l'union européenne sans entrer dans le détail des questions d'ordre judiciaire qui relèvent plus de la formation initiale à venir. Il pourrait également porter sur des connaissances générales dans le domaine de la sécurité routière.(durée 1 heure 30 ; coefficient 1)</p>

Épreuves actuelles	Observations	Propositions
<p style="text-align: center;"><u>Admission</u></p> <p>Concours externe et concours interne.</p> <p>1) Exercice de conduite sur véhicule léger. (durée : quarante minutes ; coefficient 2)</p> <p>2) Réponses à des questions orales sur la sécurité routière et le code de la route à partir de l'exercice de conduite précédent (durée quinze minutes ; coefficient 1)</p> <p>3) Conversation avec le jury</p> <ul style="list-style-type: none"> ● exposé par le candidat, pendant cinq à dix minutes, de son parcours, de son expérience et de sa motivation pour devenir inspecteur du permis de conduire ● interrogation par le jury sur cette présentation et l'intérêt du candidat pour le domaine de la sécurité routière ; ● mise en situation, à partir de cas concrets, permettant de mesurer la capacité d'analyse d'une situation difficile et de réaction à cette situation. <p>(durée 30 mn – coefficient 3)</p>	<p>Rappeler que le candidat ne repasse pas le permis. Épreuve importante pour apprécier la capacité du candidat à se comporter en conducteur respectueux des règles. La durée de l'exercice paraît un peu longue. En 30 minutes le jury doit pouvoir se faire une opinion. La note éliminatoire à 8 n'est pas justifiée;</p> <p>Les questions sur la sécurité routière sont trop ciblées « restitution code de la route ». Elles doivent permettre au candidat de porter une appréciation sur le déroulement de l'épreuve de conduite.</p> <p>Épreuve importante pour comprendre la personnalité du candidat et tester sa motivation pour la fonction. Elle permet de vérifier l'aisance verbale et les qualités relationnelles</p> <p>Permet de tester le candidat en situation réelle et de porter un diagnostic sur son potentiel en observant son comportement dans des situations de travail.</p>	<p>Regrouper en une seule épreuve les deux modules. Note éliminatoire à 6, comme pour les autres épreuves du concours.</p> <p>Réduire de 40 à 30 minutes la durée de l'épreuve pratique .</p> <p>Chercher à évaluer le comportement du candidat vis-à-vis du respect des règles et du code de la route des raisons pour lesquelles il faut les respecter. Vérifier ses connaissances générales en sécurité routière. (durée 15 minutes) (note globale: coefficient 3 pour les deux épreuves)</p> <p>Faire passer la durée de l'épreuve de 30 à 35 minutes. Prévoir la présence dans chaque-sous jury d'un responsable ressources humaines (ou d'un psychologue) et d'un encadrant de proximité (délégué du permis de conduire). Le jury doit disposer d'une fiche individuelle fournie par le candidat. Pour le concours interne le dossier de reconnaissance des acquis de l'expérience est remis au jury. (durée 35 minutes; coefficient 3)</p>

Épreuves actuelles	Observations	Propositions
		Pour se situer dans le calendrier des concours accessibles à bac+ 2 : modifications de calendrier: <ul style="list-style-type: none"> ● Épreuves écrites : début septembre ● Publication de la liste des admissibles : mi-novembre ; ● Épreuves d'admission et résultats : mi-décembre; ● Entrée en formation: début janvier; ● Prise de poste : début septembre.

Si le concours, en fonction des objectifs qui lui ont été assignés et du contenu de ses épreuves, revêt un caractère essentiel dans le processus de recrutement, il n'en reste pas moins qu'une étape entre les acquis supposés de la formation scolaire et universitaire et ceux directement opérationnels qui vont être donnés au cours de la formation initiale.

Il faut donc s'interroger sur les priorités d'une formation qui, dans la réalité, est aujourd'hui une formation à la prise du premier poste et qui nécessite, entre autres, d'intégrer le fait qu'il faut aller d'une forte hétérogénéité du recrutement, (comme c'est voulu) vers une homogénéité à la sortie de l'école.

La formation initiale qui sera donnée aux futurs IPCSR doit relever ce défi comme le montre le tableau ci-dessous des effectifs des promotions des années 2008 et 2009

		2008	2009
effectif recruté ¹	concours externe	48	45
	concours interne	12	12
	COTOREP	1	1
	Total	61	58
effectif intégré ²	concours externe	49	47
	concours interne	11	10
	COTOREP	0	0
	Total	60	57

		2008	2009
âge moyen de la promotion	hommes	35	36
	femmes	34	33
promotion		34	35
	le plus âgé	51	51
	le plus jeune	22	22
niveau scolaire (promotion)	<BAC	9	10
	BAC	20	19
	BAC + 1	2	1
	BAC + 2	9	18
	BAC + 3	20	1
	BAC + 4	0	7
	> BAC + 4	0	1
	BEPECASER	32 (52%)	32 (56%)
niveau scolaire des internes	<BAC	1	4
	BAC	4	3
	BAC + 1	2	0
	BAC + 2	1	2
	BAC + 3 et plus	3	1
ratio hommes/femmes	Nombre d'hommes	32	28
	Nombre de femmes	28	29
	ratio hommes	53%	49%
	ratio femmes	47%	51%

1 : il s'agit de l'effectif recruté à l'issue des différents modes de recrutement (concours interne, externe, liste d'aptitude, COTOREP, article 70-2).

2 : il s'agit de l'effectif qui a effectivement rejoint l'INSERR et qui est souvent différent de l'effectif recruté – les « COTOREP » n'ont pas rejoint l'INSERR ces 2 dernières années. L'effectif peut se trouver renforcé par « piochage » dans la liste complémentaire.

Pour la motivation et la qualité de la formation il est regrettable que les contraintes liés à la gestion du corps, en particulier le risque réel de démission en fin de scolarité, ne semblent pas permettre d'organiser le forum d'affectation à l'issue de la phase de qualification B et ETG c'est à dire après cinq mois de formation. Il serait en effet légitime que le classement intègre les résultats du stagiaire au concours et l'appréciation de ses compétences pendant le parcours de formation.

III.4 Organisation et spécificités de la formation initiale

III.4.1 Le constat

Quel que soit le niveau du recrutement, la formation initiale des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière vise aujourd'hui prioritairement l'acquisition des compétences nécessaires pour obtenir la qualification professionnelle habilitant à l'évaluation des candidats au permis de conduire de la catégorie B. La satisfaction des attentes du public nécessite en effet que les futurs inspecteurs soient le plus rapidement possible en capacité d'évaluer des candidats.

Cet objectif prioritaire va trouver, dans les prochaines années, un environnement plus favorable pour sa mise en œuvre en raison de l'obligation contenue dans la directive 2006/126 d'attendre désormais trois ans avant de prétendre aux qualifications moto et

poids lourd. Il faut rappeler que jusqu'à présent, en application de l'article 10 du décret du 10 décembre 1987, la qualification aux permis A et B était obligatoire dès l'entrée en fonction, donc dès la fin de la formation initiale.

Cette nouvelle donne devrait avoir des conséquences positives sur l'organisation et la durée de la formation initiale en évacuant les difficultés d'organisation de scolarité dues à la complexité inhérente à l'inconnue du nombre de stagiaires devant passer le permis moto.

Sur le fond, sans remettre en cause le principe de réalisme consistant à souhaiter qu'un fonctionnaire soit le plus rapidement possible opérationnel au service du public, il n'en demeure pas moins qu'une formation minimale préalable, privilégiant un comportement d'élève fonctionnaire plutôt que de fonctionnaire élève, est incontournable pour permettre au futur inspecteur d'acquiescer :

- les bases requises de tout agent public de catégorie B;
- les connaissances essentielles sur les grands enjeux de la sécurité routière;
- les bases nécessaires pour faire face à l'environnement particulier de l'examen du permis (pression des candidats et des écoles de conduite, principe d'harmonisation, etc...)

A partir de là, et après avoir repoussé à ce stade, et pour de multiples raisons au premier rang desquels le trop faible effectif du corps, l'idée selon laquelle la formation initiale des IPCSR pourrait être une formation diplômante reconnue par l'éducation nationale³, nous retenons le principe d'une formation qualifiante de prise de poste. Durant l'année de stage, elle devrait comprendre 6 mois en école et six mois en alternance avec pour finalité la maîtrise des compétences et des connaissances nécessaires à l'exercice d'un métier.

Les propositions porteront sur :

- Le calendrier de la formation;
- Le contenu de la formation;

III.4.2 Le calendrier de la formation.

Comme proposé ci-dessus, l'organisation du concours à l'automne de l'année N-1 afin de se situer dans le calendrier des concours accessibles après le bac (ou à bac +2), doit permettre à la formation initiale de commencer en janvier de l'année N.

L'organisation actuelle, qui a mis en œuvre avant la lettre certaines mesures figurant dans les propositions numéro 4 et 5 du rapport Le Bris, doit être sauvegardée et consolidée.

Ces mesures portent sur :

- l'anticipation de l'affectation des agents sur leur premier poste (mesure 18)
- l'organisation de l'apprentissage dans l'administration de la première affectation (mesure 22)
- l'organisation du soutien effectif du nouvel agent par un référent pendant le premier

³ Le rapport Le Bris précise que « la formation initiale n'est pas considérée comme diplômante par 58% des écoles de la fonction publique ».

temps de l'affectation (mesure 23)

- la prise en compte de la mission du référent dans son évaluation individuelle et dans son déroulement de carrière.

Avec l'objectif de rendre les agents opérationnels dans leur poste d'affectation dès le 1^{er} septembre de l'année N, le calendrier de la formation réparti entre école et stage pourrait être le suivant :

- 2^{ème} semaine de janvier : prise de contact avec la DDE d'affectation (3 jours minimum dont une journée à suivre des examens pratiques);
- 15 janvier - 15 mai : 1^{ère} phase à l'école (4 mois);
- 15 mai - 15 juin : 1^{ère} phase d'alternance dans le département de résidence familiale;
- 15 juin - 30 juin : 2^{ème} phase à l'école (y compris phase de qualification B et ETG)
- 1^{er} juillet - 30 novembre : 2^{ème} phase d'alternance dans le département d'affectation (5 mois au cours desquels le stagiaire fait passer les examens seul en B et ETG.
- 1^{er} décembre- 15 décembre : 3^{ème} phase à l'école pour échanges d'expérience et approfondissement des connaissances sur des sujets répertoriés par les stagiaires;

La titularisation serait prononcée au 1^{er} janvier de l'année N+1 à l'issue des différentes phases de formation, sachant qu'on peut s'interroger si la titularisation ne devrait pas être mieux subordonnée à l'appréciation portée sur la manière de servir au cours de la première année de travail.

III. 4.3 Le contenu de la formation

La formation initiale doit tenir compte du contenu de la formation continue, importante dans un métier en évolution permanente, mais également de la mise en place d'une formation complémentaire nouvelle, conséquence du report à trois ans de la qualification aux permis A et C.

Après trois ans d'exercice du permis B, il sera en effet nécessaire à l'avenir, dans le cadre d'une évolution professionnelle, d'offrir aux inspecteurs qui le souhaitent la possibilité de pouvoir préparer, en formation complémentaire, les qualifications A (moto) et /ou groupe lourd.

Au cours des trois années qui les séparent de cette formation, les inspecteurs pourraient être incités à préparer préalablement les permis nécessaires, là où ils sont affectés, selon des modalités à préciser au regard du respect des règles de déontologie. (c'est à dire en évitant de se former eux-mêmes dans des écoles dont ils auraient à examiner les élèves).

La formation initiale devrait comporter certaines évolutions :

1) personnalisation sur la base d'un bilan de compétence

L'enseignement est délivré de façon identique à tous les stagiaires quelle que soit

leur origine (concours interne ou externe, anciens moniteurs d'école de conduite ou néophyte de la sécurité routière).

La diversité des origines devrait inciter à établir un bilan personnalisé des compétences et des savoirs de chaque élève dès le début de la scolarité afin d'organiser un parcours individualisé et dispenser partiellement de formation ceux dont les diplômes ou les expériences traduisent un niveau de connaissance supérieur à celui exigé des candidats au moment du recrutement. Pourquoi ne pas envisager que les élèves concernés, au lieu d'être simplement dispensés de certains cours, puissent faire profiter de leurs connaissances leurs collègues, ce qui serait positif en termes de cohésion et de travail en équipe.

2) *adaptation de la formation générale de base*

La formation initiale aujourd'hui a clairement pour objectif de former des « spécialistes » pour la prise du premier poste avec une exigence de qualification aux permis A et B quels que soient les acquis des futurs IPCSR entrant en stage.

Ces particularités de la formation la rendent complexe mais surtout consommatrice de temps.

Il devrait être possible de dégager une source importante d'économie de temps :

- en intégrant davantage les modules de formation (ex : le relationnel métier « couplé » au module ETG)
- en prenant en compte l'origine des candidats afin d'adapter la durée de formation à leur besoin réel d'apprentissage (ex: réduction du temps passé au module réglementation pour les titulaires du BEPECASER et/ou BAFM)
- en distinguant les éléments indispensables à l'exercice « basique » du métier d'IPCSR qui seraient enseignés dans le cadre d'une formation initiale « de base », de ceux qui viendraient compléter le bagage des IPCSR, enseignés ultérieurement dans le cadre d'une formation initiale étalée dans le temps. Ce dispositif, qui assurerait une certaine continuité entre formation initiale et formation continue, pourrait viser la qualification aux permis A et PL, ainsi que certains modules relatifs aux missions connexes des IPCSR (ex: sécurité routière, contrôle des stages récupération de points..) Ces missions connexes devraient en effet être mieux explicitées, et dans la mesure où ceux qui les exercent sont qualifiés, valorisées.

L'INSERR dispose des outils pédagogiques pour y ajouter ce que l'on pourrait qualifier de « formation initiale continuée ». Des aspects importants de la fonction, comme le relationnel métier semblent insuffisamment pris en compte au moment où l'on s'est fixée comme prioritaire l'amélioration des relations entre les écoles de conduite et le IPCSR, pourtant encouragée et réinitialisée lors de la concertation préalable à la réforme annoncée le 13 janvier 2009

Dans la perspective de l'évolution de la carrière des enseignants de la conduite, l'INSERR pourrait initier de véritables coopérations avec les centres de formation qui

préparent aux missions d'enseignants et mettre en place des modules de formation décloisonnée. Il importe en effet que les deux « métiers », l'un privé, l'autre public, soient appréhendés comme complémentaires (au service des jeunes) et non concurrents.

Par ailleurs si le module « Comprendre les facteurs de l'insécurité routière » présente un intérêt réel pour la compréhension de l'environnement de l'éducation routière, il serait pertinent que les stagiaires puissent au cours d'une période d'alternance aller à la rencontre des acteurs de la politique locale de sécurité routière et constituer un court mémoire qui pourrait être pris en compte dans l'avis qui sera formulé pour valider ou non les compétences des stagiaires.

C'est de cette façon que l'inspecteur deviendra réellement, au delà des mots, un véritable acteur de la sécurité routière.

3/ évolution des centres de formation

Périodiquement ressurgissent des tensions qui viennent réactiver la mauvaise image attachée à la nature des relations entre les services de la DSCR et ceux de l'INSERR, entre services de la DSCR et de la DRH, chacun rendant l'autre responsable d'une situation, qui, si elle s'est améliorée ces dernières années, continue de nourrir les interrogations que suscite la pérennité de l'INSERR sous sa forme juridique actuelle.

L'agrément de l'Institut prenant fin en 2012, il est impératif que d'ici là, comme l'ont demandé le secrétaire général du MEEDDM et la déléguée interministérielle à la sécurité routière les deux principales directions concernées DRH (S/D du développement des compétences et de la formation et service de la gestion du personnel), et DSCR (S/D des actions transversales et des ressources et S/D de l'éducation routière) préparent les décisions qui s'imposent pour rationaliser la formation initiale d'un certain nombre d'agents du Ministère, qui si ils ont des métiers différents nécessitant des compétences propres, ont intérêt à apprendre à se connaître pour travailler ensemble dans leurs régions d'exercice à l'amélioration de la sécurité routière (contrôleurs des transports terrestres, secrétaires administratifs, techniciens supérieurs de l'équipement, contrôleurs des affaires maritimes etc....).

Le rapprochement de l'INSERR avec un organisme du système de formation du MEEDDM apparaît en effet indispensable pour mettre fin aux incertitudes inhérentes à son statut de GIP et pour construire, dès lors que le niveau de recrutement des futurs inspecteurs aura été déterminé, une perspective durable pour les jeunes qui souhaitent exercer ce métier.

CONCLUSION

Compte tenu de l'évolution des relations entre les syndicats représentatifs des inspecteurs et les pouvoirs publics, un certain nombre de propositions contenues dans le rapport, comme par exemple l'accès direct au deuxième niveau de grade, une étude pour le reclassement des premiers niveaux de grade, un travail en commun sur la refonte du concours d'accès, la réflexion à engager sur la formation initiale et le rôle du référent, sont autant d'éléments qui devraient nourrir et enrichir le dialogue social au cours des prochains mois.

ANNEXES

- Annexe 1 : Lettre de commande du 24 février 2009
- Annexe 2 : Directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006
- Annexe 3 : Bibliographie
- Annexe 4 : Liste des personnes rencontrées

Annexe 1 : Lettre de commande

7 0 0 6 6 5 1 - 0 1 -



*Délégation à la Sécurité
et à la Circulation Routières*

*Secrétariat général
Direction des Ressources humaines*

Affaire suivie par : Sylviane DUBAIL
sylviane.dubail@developpement-durable.gouv.fr
T : 01 40 81 82 26
Objet : Recrutement et formation initiale des inspecteurs
du permis de conduire et de la sécurité routière.

Paris, le 24 FEV. 2009

La préfète,
Déléguée à la sécurité et à la circulation routières

et

Le directeur des ressources humaines

à

Monsieur le Vice-président du Conseil Général
de l'Environnement et du Développement durable

La réussite de la réforme de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis de conduire repose très largement sur la mobilisation des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) qui auront un rôle essentiel à jouer, notamment dans un système renoué d'évaluation des candidats à l'épreuve de conduite.

Les enjeux liés aux recrutements et à la formation, initiale et continue, des IPCSR sont importants. Il est en effet nécessaire de prendre en compte les compétences exigées d'un examinateur telles qu'elles sont définies par l'annexe IV de la directive européenne du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire tout en intégrant les obligations qui s'imposent à des agents publics ayant une fonction d'autorité, en relation directe avec les citoyens.

Aussi souhaitons-nous qu'une mission soit confiée à Dominique LEBRUN, inspecteur général de l'équipement, président du jury du concours de recrutement des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, afin d'élaborer rapidement, avec les collaborateurs que nous désignerons, une proposition sur un dispositif de recrutement modernisé qui prenne en compte la spécificité et la diversité de leurs missions, aux différents niveaux de leur déroulement de carrière. Cette réflexion devrait intégrer les évolutions concomitantes nécessaires au niveau de la formation initiale en maintenant le principe qualifiant d'alternance.

Elle devra pouvoir être opérationnelle, après la concertation nécessaire, pour les recrutements prévus fin 2010 pour l'année 2011.

La préfète, déléguée à la sécurité
et à la circulation routières

Le directeur des ressources humaines



Michèle MERLI



Jean-Claude RUYSSCHAERT

Présent
pour
l'avenir

Préfecture des Hauts-de-Seine
Infrastructures, transports et mer

Annexe 2 Directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

NORMES MINIMALES APPLICABLES AUX PERSONNES QUI FONT PASSER LES ÉPREUVES PRATIQUES DE CONDUITE

1. Compétences exigées d'un examinateur

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.

1.2 Les compétences de l'examineur doivent lui permettre d'évaluer les aptitudes d'un candidat qui cherche à obtenir le permis de conduire de la catégorie pour laquelle l'épreuve de conduite est organisée.

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;
- 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.

1.4 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 oeuvre 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.

1.5 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.

1.6 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.

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).

1.8 Conduite économe en carburant et respectueuse de l'environnement.

2 Conditions générales

2.1 Un examinateur de la catégorie B:

- a) doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis trois ans au moins;
- b) doit avoir atteint l'âge de 23 ans au minimum;
- c) doit avoir réussi la qualification initiale prévue au point 3 de la présente annexe et avoir ensuite appliqué les dispositions relatives à l'assurance de la qualité et à la formation continue prévues au point 4 de la présente annexe;
- d) doit avoir achevé une formation professionnelle permettant au moins de parvenir au terme du niveau 3 tel que défini par la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes (1);
- e) ne peut pas exercer simultanément l'activité de moniteur d'auto-école.

2.2. Un examinateur des autres catégories:

- a) doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie en question ou posséder une connaissance équivalente acquise par une qualification professionnelle adéquate;
- b) doit avoir réussi la qualification initiale prévue au point 3 de la présente annexe et avoir ensuite appliqué les dispositions relatives à l'assurance de la qualité et à la formation continue prévues au point 4 de la présente annexe;
- c) doit avoir été un examinateur qualifié de la catégorie B pendant au moins trois ans; cette condition de durée peut être levée si l'examineur prouve:
 - qu'il a au moins cinq ans d'expérience de la conduite dans la catégorie concernée, ou
 - qu'il a subi avec succès une évaluation théorique et pratique de son aptitude à la conduite d'un niveau supérieur à celui requis pour obtenir un permis de conduire, cette dernière exigence devenant ainsi superflue;
- d) doit avoir achevé une formation professionnelle permettant au moins de parvenir au terme du niveau 3 tel que défini par la décision 85/368/CEE;
- e) ne peut pas exercer simultanément l'activité de moniteur d'auto-école.

2.3 Équivalences

- 2.3.1 Les États membres peuvent autoriser un examinateur à faire passer des épreuves de conduite pour les catégories AM, A1, A2 et A à condition qu'il ait réussi la qualification initiale prévue au point 3 pour l'une de ces catégories.
- 2.3.2 Les États membres peuvent autoriser un examinateur à faire passer des épreuves de conduite pour les catégories C1, D, D1 et D à condition qu'il ait réussi la qualification initiale prévue au point 3 pour l'une de ces catégories.
- 2.3.3 Les États membres peuvent autoriser un examinateur à faire passer des épreuves de conduite pour les catégories BE, C1E, CE, D1E et DE à condition qu'il ait réussi la qualification initiale prévue au point 3 pour l'une de ces catégories.

3. Qualification initiale

3.1 Formation initiale

- 3.1.1 Avant qu'une personne puisse être autorisée à faire passer des épreuves de conduite, elle doit suivre avec succès le programme de formation établi le cas échéant par un État membre pour acquérir les compétences énoncées au point 1.
- 3.1.2 Pour chaque programme de formation, les États membres doivent déterminer si le contenu du programme sera lié à l'autorisation de faire passer des épreuves de conduite pour une seule catégorie de permis de conduire ou pour plusieurs d'entre elles.

3.2 Examens

- 3.2.1 Avant qu'une personne puisse être autorisée à faire passer des épreuves de conduite, elle doit prouver qu'elle a atteint un niveau satisfaisant de connaissances, de compréhension, de compétences et d'aptitudes à l'égard des éléments énumérés au point 1.
- 3.2.2 Les États membres mettent en oeuvre un processus d'examen qui évalue, selon une pédagogie appropriée, les compétences de la personne telles qu'elles sont définies au point 1, et plus particulièrement au point 1.4. Ce processus d'examen doit comporter à la fois un volet théorique et un volet pratique. L'évaluation peut si nécessaire être assistée par ordinateur. Les modalités précises concernant la nature et la durée des épreuves et évaluations entrant dans le cadre de l'examen sont laissées à l'appréciation de chaque État membre.
- 3.2.3 Pour chaque examen, les États membres doivent déterminer si le contenu de l'examen sera lié à l'autorisation de faire passer des épreuves de conduite pour une seule catégorie de permis de conduire ou pour plusieurs d'entre elles.

4. Assurance de la qualité et formation continue

4.1 Assurance de la 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.
- 4.1.3 Les États membres doivent prévoir que chaque examinateur est soumis à un contrôle annuel mettant en oeuvre 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.
- 4.1.5 Le travail d'examen de la conduite doit faire l'objet d'un suivi et d'un contrôle par un organisme habilité par l'État membre concerné, afin de garantir la mise en oeuvre appropriée et cohérente de l'évaluation.

4.2 Formation continue.

- 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 continue régulière minimale de quatre jours au total par période de deux ans afin:
- de maintenir et de mettre à jour les connaissances et les compétences nécessaires en matière d'examen;
- de développer de nouvelles compétences devenues essentielles pour l'exercice de leur profession;
- de garantir que les examinateurs continuent à faire passer des épreuves de manière équitable et uniforme;
- une formation continue minimale d'au moins cinq jours au total par période de cinq ans afin:
- de développer et de maintenir les compétences pratiques nécessaires à la conduite.

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.

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.

30.12.2006 FR Journal officiel de l'Union européenne L 403/53

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.

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.

5. Droits acquis

5.1 Les États membres peuvent prévoir que les personnes habilitées à faire passer des épreuves de conduite immédiatement avant l'entrée en vigueur des présentes dispositions sont autorisées à continuer à faire passer ces épreuves bien qu'elles ne soient pas autorisées à le faire conformément aux conditions générales fixées au point 2 ou au processus de qualification initiale prévu au point 3.

5.2 Ces examinateurs sont néanmoins soumis aux dispositions relatives au contrôle régulier et à l'assurance de la qualité prévues au point 4.

Annexe 3 : Bibliographie

I/ Textes de base

- Code de la route
- décret n° 87-997 du 10 Décembre 1987 relatif au statut particulier du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)
- décret n° 97-1017 du 30 Décembre 1997 relatif au statut particulier du corps des délégués au permis de conduire à la sécurité routière (DPCSR)
- annexe IV de la directive 2006/126/CEE du 20 Décembre 2006 portant « sur les normes minimales applicables aux personnes qui font passer les épreuves pratiques de conduite ».
- arrêté du 7 juin 2002 relatif aux modalités d'organisation, à la nature et aux programmes des épreuves des concours externe et interne pour le recrutement d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.
- décret n° 2005-1215 du 26 Septembre 2005 portant dispositions statutaires communes applicables aux corps des attachés d'administration et à certains corps analogues.
- décret n° 2006-1465 du 27 Novembre 2006 portant dispositions statutaires relatives au corps des attachés d'administration du ministère de l'équipement.
- décret n° 76-1126 du 9 Décembre 1976 portant statuts particuliers des personnels de contrôle de la direction des transports terrestres.
- décret n° 94-1017 du 18 Novembre 1994 fixant les dispositions statutaires communes applicables aux corps des secrétaires administratifs des administrations de l'État et à certains corps analogues.
- circulaire du 20 Juin 2008 du directeur général de l'administration et de la fonction publique aux secrétaires généraux et directeurs des ressources humaines des ministères relative à la mise en œuvre des rapports de Mmes Desforges et Darne-Corraze sur le réexamen général du contenu des concours et l'organisation et le pilotage des recrutements au sein de la fonction publique.
- arrêté du 9 juin 2009 fixant la nature et le programme des épreuves des concours de recrutement des secrétaires administratifs des administrations de l'État et de certains corps analogues.
- Comité Interministériel de la sécurité routière du 13 Janvier 2009 consacré à la réforme du permis de conduire.

II/Rapports

- Analyses et propositions sur la formation initiale et continue des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière. - Mai 2001- Claude Liebermann CGPC et Michel Martineau

-

- Bilan de la mise en application des propositions du rapport de Mai 2001. CGPC n° 2004-0330-01 – Juin 2006 - Descombes/Legendre/Liebermann

- Mission d'analyse prospective des conditions d'exercice de l'activité des contrôleurs des transports terrestres – CGPC n° 2005-0050-01 – Septembre 2005 - Massin/Lombard.

- Propositions pour une réforme de la formation des agents de l'État. - Décembre 2008 -Raymond-François Le Bris .

- Rapport de la mission préparatoire au réexamen général du contenu des concours d'accès à la fonction publique de l'État – Janvier 2008 - Corine Desforges et Jean-Guy de Chalvron –

- CEDIP – Rapport sur la caractérisation du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière – 30 Mars 2009 - Mmes Bousquet et Di Zio.

-

Annexe 4 : Liste des personnes rencontrées

- **Direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR)**

- Marc MEUNIER, S/Directeur de l'Éducation routière
- Sylviane DUBAIL, Chef du bureau de l'animation de la politique éducative (ER/3) (jusqu'au 1er septembre 2009)
- Jean-Baptiste DORIVAL, Chef du bureau ER/3 (depuis le 1er septembre 2009)

- **Secrétariat général – Direction des Ressources Humaines (DRH)**

- Éric SAFFROY, S/Directeur des personnels administratifs, techniques, d'exploitation et des transports terrestres (ATET)
- Paul ANDRE Adjoint du S/Directeur
- Jean-Marie ANSTETT, Chef de bureau du recrutement des personnels administratifs, techniques, d'exploitation (ATET4)
- Caroline DANIELOU, Attachée bureau ATET4
- Racheline GHARIANI, Chef de bureau des personnels d'exploitation et des transports terrestres (ATET3)
- Isabelle CLAVEAU, Adjointe au chef du bureau ATET/3
- Denis PRIOU, S/Directeur du développement des compétences et de la formation (DCF)
- Anne-Marie LE GUERN, Adjointe du S/Directeur

- **INSERR**

- Claude LIEBERMANN, Président du Conseil d'administration
- Jean-Marc SANGOUARD, Directeur
- Patrice PEROUAS, Directeur des formations initiales et continues

- **INRETS**

- Françoise CHATENET, Membre du Conseil spécifique de l'INSERR

- Les membres du jury des concours interne et externe pour le recrutement des IPCSR.

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Tél. (33)01 40 81 68 12/45