

Rencontre avec Madame Gilbert, responsable du groupe de travail relatif aux délais d'attente des candidats au permis de conduire

Retour sur le reunion du 24 septembre

L'ouverture par le ministre insiste sur le volet social du PC notamment considéré comme un « pré-requis » pour l'emploi

Les délais depuis 2011 s'allongent (2011 82j 2012 86j 2013 95j)

Ecart impts sur le territoire . de 60j à + de 120j 135j en île de france

Recommandations : travailler vite pour mesures début 2014

Volonté : Service public de qualité avec des délais raisonnables et gestion équitable

Présentation DSCR différent points développés

Gratuité comparée aux autres pays européens

Nombre de permis délivrés voisin de la population de la tranche d'âge INSEE

60% de réussite en première demande

Plus les places augmentent, plus les résultats baissent

Dignostic tous les partenaires s'expriment

- Variation des places = formation difficile
- Délais longs = arrêt de formation, perte de niveau et coût lourd de remise à niveau.
- Inégalités sur le territoire : différence par rapport taille AE
- Méthode injuste . Pas de proposition
- Besoin d'une formation sûre et responsable
- Lien coût - formation (aac tradi) et classe sociale
- Problème des AE sociales à but très spécifique
- + de places - de résultats car formation abandonnée faute de places on n'inscrit pas !!! (pas en mesure de présenter) que vend-on ?
- Méthode de répartition inadaptée (lien ETG pratique) et le pouvoir régalién de l'État doit imposer le droit à la place. Le temps réel d'examen par les IPCSR est trop faible La première présentation en base de calcul des
 - droits génère des « candidats en errance ».
- Diminuer la demande et augmenter l'offre, bilan de compétence et autorisation temporaire de conduite consacrer les IPCSR exclusivement à l'examen, revoir mode de répartition et création d'une agence
- NMA méthode inique aux effets pervers ; Obligations = droits ; taux de réussite pas un critère de qualité ; étendre la réflexion sur tous les permis ; le fond du problème se situe au niveau « public- privé », aller vers EPIC ou tout privé
- Importance de l'AAC, de la formation
- Augmenter les places pour vider le goulot de étranglement
- ETG remis en cause sur le temps des inspecteurs
- L'important est de conserver un SP d'état de qualité réalisé par des agents publics d'état seul gage de qualité d'égalité et d'impartialité sur l'ensemble du territoire.
- La gratuité doit rester un élément d'égalité et que la sensibilisation par le porte monnaie évoquée se pratique déjà largement avec les frais de présentation facturés et encaissés par les auto-écoles.

- Etonnement devant le terme de candidat en errance et propose au contraire un contrat formation présentation rationnel.
- La base de la tranche d'âge représente une base de réflexion intéressante dans une gestion prévisionnelle des besoins. Retour sur les délais de transmission des droits d'examen.

Les pistes d'évolution envisageable

L'examen doit rester un examen d'état réalisé par des agents de l'état.

Les critiques avancées sont souvent des épiphénomènes traités en généralités. (étrangers, temps travail IPCSR , équité d'examen,,,,,,)

La NMA doit être améliorée ou revue si on en juge par les critiques. Pour éviter les « candidats en errance » nous proposons que le calcul des droits ne soit plus réalisé que sur les seuls candidats présentés en première demande mais sur les candidats présentés en première **et deuxième** demande. Ceci permettra le suivi formation nécessaire pour représenter un candidat en échec dans les meilleurs délais après la mise à niveau nécessaire mais peu importante si le candidat a été présenté avec un niveau de compétences adéquat.

Ceci pourrait également la base d'une charte pour un engagement à la réussite en deux examens maximum. L'économie d'un troisième passage représente 16% de places économisées sur la base des taux de réussite actuels.

La différence de résultat et de délai d'attente entre les régions résulte en partie du taux d'échec relativement plus important en première et deuxième demande lui-même résultant en partie de l'allongement des délais. Nous sommes donc dans un cercle vicieux qui doit être cassé.

On peut estimer que les zones urbaines nécessitent une connaissance des centres d'examen plus approfondie pour rassurer le candidat qui même si on évite le bachotage a besoin de points de repaire d'autant plus s'il est amené à passer l'examen sur deux centres différents.

Nous proposons que le candidat soit évalué à partir de plusieurs parcours connus et dont un est tiré au sort par le candidat. Ceci permet aux candidats en fin de formation avant examen de se familiariser avec l'environnement et de se présenter avec plus d'assurance. Ceci permet également de rationaliser le côté subjectif de l'examen laissé au bien vouloir de l'examinateur et correspond à l'engagement « qualité de l'examen » que nous souhaitons mettre en place pour valoriser les mission des IPCSR. Cet engagement vaut également par les échanges entre formateurs et évaluateurs qu'il faut développer (Suivi pédagogique).

Concernant l'ETG qui est considéré par certains comme une possibilité de libérer du temps d'examen, nous souhaitons inscrire l'épreuve dans le continuum éducatif au niveau du primaire et du collège et lycée avec une unité de valeur valable pour 5 épreuves pratiques ultérieures.

Les élèves en échec scolaire et les permis tardifs (PL - A) pourraient eux être examinés dans un seul centre par département ou plusieurs si centre principal sans déplacement de l'IPCSR et du matériel.

De même les temps de déplacement des inspecteurs sont de la perte en terme d'examen. Nous pensons qu'elle peut être limitée de deux manières.

En déduisant les temps de trajet des examens du jour pour éviter des cumuls trop importants et en réduisant le nombre de centres extérieurs ou en limitant le nombre d'examen sur ceux-ci avec les droits supérieurs au coefficient à 1 sur un centre principal. Ce changement de centre serait compensé par le système des parcours tirés au sort qui permet une familiarisation du candidat avec le centre

L'indice de la tranche d'âge

La tranche d'âge correspond à peu de choses près au nombre de permis délivrés. Cet élément doit permettre de travailler en GPEEC sur la base d'1,5 place d'examen par candidat (référence à la charte « *le permis en 2 fois maxi* »)

Un travail similaire peut être engagé pour les autres catégories.

Dans le cadre d'une charte, la tranche d'âge est la référence de candidats potentiels auquel on applique le coefficient de 1,40 (le permis en deux fois sur une base 60% de réussite tel qu'actuellement) pour obtenir le nombre de places nécessaires au bon fonctionnement des examens avec des délais d'attente maîtrisés.

Les mesures d'urgence

Dans l'immédiat pour apporter un supplément d'examens destinés à réguler la situation on peut envisager d'augmenter le nombre d'examens programmés.

Nous ne sommes pas favorables par principe aux examens supplémentaires mais plutôt à des embauches si la charge de travail s'avère pérenne.

Cependant dans cette situation on peut envisager pour maintenir le rythme de travail de programmer les séances de code le samedi sur un centre principal de préférence équipé en journée ou demi journée rémunérées en équivalent examens et de programmer les jours de semaines les examens pratiques.

Les missions de suivi et de contrôle

Les missions des IPCSR ne peuvent se limiter à la passation des examens.

En effet cette solution aurait pour conséquence de dévaloriser au fil du temps la qualité des examens puisque sans vision externe et sans remise en question.

Il faut absolument instaurer des missions qui permettent l'écoute, l'échange entre élève-candidat, formateur et évaluateur et une amélioration du niveau pédagogique et de l'évaluation.