

CONTRIBUTION DE LA CNSR AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION SUR LA PROBLEMATIQUE DES DELAIS D'ATTENTE POUR LES EXAMENS DU PERMIS DE CONDUIRE

PERMIS DE CONDUIRE ? UN SYSTEME COMPLEXE QUI EVOLUE DIFFICILEMENT

Le permis de conduire, autorisation administrative de circulation sur la voie publique avec un engin motorisé dans sa définition stricte, est devenu au fil des années, et de l'émergence d'une société de l'automobile à la fin du XXème siècle, un véritable passeport pour l'insertion, pour l'emploi, pour exercer pleinement ses droits et obligations de citoyen.

Avec quelques 800 000 nouveaux conducteurs tous les ans, c'est aujourd'hui un examen de masse, le seul que tous, ou presque, sont amenés à présenter aujourd'hui dans leur vie.

Réunir aujourd'hui les acteurs du système formation / évaluation, et des représentants de la société civile intéressés par la problématique ouverte par les difficultés qu'ont les jeunes à présenter les épreuves, et plus globalement, à devenir des conducteurs sûrs, est bien entendu une initiative que nous ne pouvons que saluer.

Depuis de nombreuses années, et quelle que soit la méthode d'attribution des places d'examen, les candidats, les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) et les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ont été confrontés à de multiples difficultés qui ont alimenté fantasmes, rancœur, et parfois violence. De deux choses l'une, soit l'on considère que l'octroi d'une place d'examen est un droit, soit l'on pense que, comme pour le baccalauréat, les candidats doivent se satisfaire des sessions organisées, selon des modalités décrites par une réglementation qui s'impose à tous.

Mais on ne peut se contenter d'une position « médiane » qui consiste à organiser des examens en fonction des disponibilités en personnel de l'administration.

Cela crée, comme nous le subissons actuellement, des inégalités de traitement des candidats, des iniquités quant aux conditions de déroulement des formations et des examens, des dysfonctionnements graves dans les entreprises, et, à terme, des risques majeurs pour la survie des entreprises et la pérennité des emplois.

Dès lors, la Chambre Nationale des Salariés Responsables des établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière entend bien jouer un rôle actif dans le débat.

Créée à l'initiative de responsables d'établissements en situation de salarié, à des postes d'encadrement, la CNSR a su progressivement fédérer bien au-delà de cette définition, pour finalement, devenir la représentation syndicale qui recueille régulièrement le plus de suffrages aux élections professionnelles du Conseil Supérieur de l'Education Routière (CSER). Souhaitant conserver son statut de syndicat professionnel, la CNSR ne s'est jamais affiliée à une confédération syndicale, entendant par-là préserver également sa vision d'une « troisième voie » qui ne passe pas par la sempiternelle confrontation salarié / employeur, mais préfère la voie de la coopération, du « agir ensemble et pour tous ».

En l'absence d'organisations syndicales reconnues (au sens du paritarisme), elle est une des seules représentatives avec ses trois sièges au CSER. Nous pensons donc être totalement légitimes dans cette concertation pour porter le discours des salariés qui sont inquiets, car tout ce qui fragilise le système formation du conducteur fragilise les entreprises dans lesquelles ils travaillent. Ils ne peuvent plus accepter que leur métier soit dévalorisé, leur image et leur statut social également, en grande partie parce que leur probité, leur professionnalisme sont remis en cause à cause d'un système défaillant.

Dès lors, la CNSR entend faire des propositions plus centrées sur la nécessaire évolution du système formation / examen, que sur la seule problématique des places, même si ce problème est crucial.

Mais on peut choisir de le régler conjoncturellement, et / ou structurellement. Et chercher à le régler structurellement suppose soit mettre un nombre d'IPCSR toujours plus important, soit de faire en sorte que la formation réponde aux attentes du corps social (les attentes des IPCSR, de l'administration en charge de la politique de sécurité routière, mais aussi des citoyens).

UNE REPOSE CONJONCTURELLE, ET DES MESURES D'URGENCE

TOUT LE MONDE SUR LE PONT

Répondre conjoncturellement, cela peut être répondre déjà à l'urgence du moment. Pour ce faire, il faut déjà demander un effort aux IPCSR en faisant en sorte que dans les mois à venir, ils acceptent d'augmenter significativement leur présence en examen. Effort, car nous comprenons parfaitement que la nature de leur mission impose une variété d'activités. Leur métier est exigeant, et demande, de temps à autre, des respirations au travers d'autres activités. La réglementation en prévoit, que ce soit certaines missions de contrôle de conformité de fonctionnement des établissements d'enseignement de la conduite, ou certains examens professionnels tels que les CAP et Titres Professionnels sanctionnant des formations de conducteurs routiers.

Nous demandons donc, que jusqu'à un retour à la normale, c'est-à-dire des délais de présentation entre deux examens inférieurs à 45 jours en moyenne, l'activité de l'ensemble des IPCSR soit exclusivement orientée vers la réalisation d'examens pratiques. Les séances d'ETG pourraient ainsi être confiées à des cadres B des DDT(M) spécialement désignés à cet effet par l'administration centrale.

Nous attirons l'attention sur le fait que la catégorie « B » du permis de conduire n'est pas la seule à subir des difficultés majeures en termes de délais. Les catégories du « groupe lourd » sont également durement touchées, et nous ne saurions accepter, comme c'est le cas dans certains départements aujourd'hui, que seule la catégorie « B » bénéficie d'un effort d'affectation de places. Or, ces permis « professionnalisants » sont majoritairement réalisés au profit de salariés d'entreprise, ou de demandeurs d'emploi. Dans les deux cas, il s'agit bien sûr de stabiliser ou d'assurer l'accès à l'emploi.

A TERME, LE RECRUTEMENT D'IPCSR EST EGALEMENT INDISPENSABLE.

Le coût de l'embauche de nouveaux IPCSR peut être largement compensé par la mise en place d'une taxe affectée, réglée par le candidat lui-même au travers d'un droit d'examen. La plupart des états européens font « payer » les examens aux candidats, et faut-il rappeler ici que la suppression du droit d'examen en France est le fait d'une erreur du ministère en charge du budget ?

Nous pensons que le recrutement de 100 IPCSR supplémentaires permettrait d'arriver rapidement à une situation « normale », c'est-à-dire, « une demande – une place » dès leur prise de poste, soit dans un délai de 18 mois à compter de l'ouverture du concours.

Nous attirons l'attention sur le fait que le droit d'examen ne pourra être réglé à l'école de conduite, même réduite au rôle de boîte à lettres. En effet, toute transaction entre un candidat et une école de conduite ne doit porter que sur des sommes liées à une prestation de celle-ci, ceci afin d'éviter la confusion entre le coût de la formation, et le coût du permis de conduire. Cela évitera aussi que certaines écoles continuent à jouer sur cette confusion pour facturer des « frais de présentation » qui se confondent avec des droits d'examen dans l'esprit du public.

PASSER DU CURATIF AU PREVENTIF

Mais ces réponses conjoncturelles ne peuvent suffire à elles seules. Le rôle du système « formation / évaluation » ne saurait se réduire à une capacité à faire « obtenir le permis de conduire ». Ce système doit participer de l'éducation des usagers de la route, plus globalement, prendre toute sa place dans le cursus de formation du citoyen usager, et en faire un citoyen durablement mobile.

LE PERMIS DE CONDUIRE SANCTIONNE UNE FIN D'ETAPE, PAS LA FIN DE L'APPRENTISSAGE

Au-delà de cette réponse conjoncturelle, notre organisation syndicale estime, comme l'a d'ailleurs déjà bien compris le Conseil National de la Sécurité Routière, que la formation de nos concitoyens à l'usage des moyens de déplacement, et plus globalement, à la mobilité durable, doit largement être repensée.

Cela passe notamment par l'intégration dans le continuum éducatif des objectifs contenus dans le REMC, et dans toutes les périodes de l'apprentissage (de l'APER au permis de conduire, mais aussi au-delà dans toutes les actions de formation ou de sensibilisation visant les conducteurs).

REPENSER LES ROLES DE LA FORMATION ET DE L'EVALUATION

Répondre structurellement, c'est donc faire en sorte que la formation soit en phase avec ce qui sera évalué lors de l'examen. Mais il serait dangereux de réduire la formation à ce qui va être observable lors de l'examen. Il faut aussi penser à ce qui ne peut faire l'objet d'une évaluation, car inobservable lors d'une évaluation ponctuelle, basée sur des critères objectifs.

Qu'il nous soit donc permis ici de présenter la vision de notre organisation pour ce qui concerne l'évolution de la formation, de la relation formation/évaluation, et du devenir des établissements d'enseignement de la conduite. Car, en fait, c'est au travers d'amélioration de l'ensemble du système que nous atteindrons deux objectifs complémentaires : éduquer

des usagers responsables, conducteurs sûrs, et augmenter le taux de réussite aux épreuves du permis de conduire.

AMELIORER LE SYSTEME FORMATION

En premier lieu, nous devons nous attacher à rendre plus performant le secteur de la formation. Cet objectif figurait déjà dans les mesures présentées par le CISR de décembre 2009. Nous ne pouvons que regretter que les diverses administrations concernées n'aient pas pris davantage le dossier en compte, malgré les nombreuses demandes des instances paritaires de branche.

C'est donc renforcer la formation initiale et continue des enseignants et des exploitants pour leur permettre de répondre aux enjeux et objectifs de d'une réforme d'envergure.

AMELIORER LE NIVEAU DE COMPETENCES DES CONDUCTEURS NOVICES

- Pour cela, les écoles de conduite doivent prendre des engagements sur les contenus, progressions, méthodes et moyens mis en œuvre. Bien plus, lors d'une demande d'agrément que la présence ou non des fameux « moyens pédagogiques vérifiés actuellement », c'est la pertinence de la pédagogie mise en œuvre qui doit faire l'objet d'une évaluation, et par des professionnels de l'enseignement. Ainsi, il nous semble légitime de demander à un exploitant comment il compte former les jeunes, comment il envisage de vérifier et maintenir le niveau de compétences de son équipe enseignante, comme d'ailleurs une partie de la profession à l'habitude de le faire pour l'obtention d'agréments des DREAL dans le cadre des qualifications courtes – FIMO & FCO, ou encore par les DIRECCTE pour les agréments de centres certificateurs des titres professionnels.
- Il faut redonner confiance aux parents, aux élèves. Le niveau de crédibilité des écoles de conduite est aujourd'hui faible, car de nombreux abus ont été constatés, le plus souvent d'ailleurs parce que la pénurie de places d'examen favorise tous les abus, que la qualité des écoles ne repose pas sur des critères observables, et que, dès lors, le consommateur n'est pas guidé dans ses choix. Comment alors lui reprocher de comparer par le prix, facteur de toutes les dérives pointées dernièrement par la CLCV. Un parent, ou un apprenant, certain de la qualité d'un établissement acceptera d'autant plus facilement un avis sur la pertinence de se présenter aux épreuves ou non, sur l'intérêt de tel contenu ou pas.

FAIRE EN SORTE D'ETABLIR UNE COOPERATION ENTRE LA FORMATION ET L'EVALUATION

- L'évaluation n'est possible que sur des comportements observables en situation, qui sont partiels, mais surtout ne permettent pas de s'assurer par exemple des attitudes et des motivations. L'allongement de l'épreuve pratique, par exemple, n'a fait qu'augmenter le niveau de difficulté sans pour autant donner plus de moyens aux IPCSR de s'assurer de la « tenue dans le temps » des comportements.
- Dès lors, de par le temps dont elle dispose, éventuellement aussi de ses moyens (simulation, études de cas, etc.), seule la formation est en mesure de s'assurer que les compétences sont bien acquises, compétences qui sont le fruit de la confrontation des savoirs et pratiques antérieurs avec ce qui fait l'objet de la formation en école de conduite.
- Si l'on veut donc être assuré que les éléments fondamentaux de la formation sont bien passés, il faut envisager une « co-évaluation » entre structure de formation et IPCSR, qui pourrait prendre la forme de la délivrance d'une attestation de fin de formation, préalable à l'examen du permis de conduire, et qui assurerait l'IPCSR du fait que les compétences ont bien été démontrées régulièrement devant l'équipe de formation.
- La confiance ne se décrète pas, elle s'installe. C'est pourquoi ce système ne peut fonctionner que si les établissements d'enseignement de la conduite et leur personnel acceptent le principe d'un contrôle de conformité des enseignements, régulier, neutre, et surtout, à vocation formative plus que coercitive. Ce contrôle doit être organisé par l'Etat, garant du respect des cahiers des charges (ou d'un référentiel qualité), mais exercé par un organisme indépendant et paritaire (composé d'agents de l'Etat, mais aussi d'experts désignés par la profession). Les contrôles auront pour objectifs de vérifier la conformité de l'établissement aux exigences réglementaires, mais aussi les pratiques formatives, les méthodes utilisées et le respect du cahier des charges lié à la formation et l'évaluation de certaines compétences qui reviennent aux enseignants.
- Un tel dispositif doit permettre de garantir aux IPCSR le niveau des candidats au permis de conduire, et permettre de relever le taux de réussite aux épreuves.

Cette évolution positive ne peut se faire que dès lors que les IPCSR auront d'une part des garanties sur la qualité des prestations fournies dans les écoles de conduite, d'autre part, le sentiment de collaborer efficacement à l'évolution du système formation/évaluation, enfin, qu'ils sentiront s'alléger le poids de la responsabilité d'autoriser, seuls, la conduite de véhicules par des jeunes conducteurs.

UN SYSTEME DONT LES OBJECTIFS DOIVENT ETRE REALISTES

Enfin, il est illusoire de penser que le permis de conduire, son système formation/évaluation, voire même son système répression/sanction, puissent être les garants d'un comportement sûr de la part des jeunes conducteurs.

Nous pensons pour notre part que nous assistons à un glissement sémantique particulièrement dangereux, dès lors que nous commençons à parler de « droit de conduire ». Conduire n'est pas un droit. C'est la capacité à se déplacer, à circuler librement sur le territoire qui en est un. Conduire ne peut être que le fruit d'une autorisation administrative, délivrée après vérification de multiples compétences (médicales, sociales, comportementales, techniques, etc.). Dès lors, l'autorité administrative peut décider de moduler les conditions de l'autorisation en fonction de critères d'âges, de compétences démontrées, voire d'expérience.

C'est à ce titre que nous préconisons une autorisation progressive d'accès à la conduite, c'est-à-dire la possibilité pour un jeune conducteur de conduire en tout lieu et toute circonstance tout type de voiture liée à l'ancienneté de son expérience, à son cursus de formation, à la participation éventuelle à des formations ou des actions de sensibilisation post-permis.

Il pourrait d'ailleurs en être de même pour l'ensemble des conducteurs, quel que soit leur âge. N'oublions pas que l'essentiel du message éducatif est encore émis par la cellule familiale. Que devons-nous attendre comme prise de conscience d'un jeune dont les parents n'ont pas intégré la règle et les fondements de la politique de sécurité routière.