



Groupe de travail concernant les délais
d'attente des candidats au permis de
conduire

Propositions d'action

1- DE TERRIBLES CONSTATS

1.1 LE CONSTAT DU POINT DE VUE DE L'ECF

Disposer du permis de conduire est aujourd'hui une nécessité pour être autonome dans ses déplacements, faciliter sa mobilité et garantir ainsi son insertion sociale et professionnelle. Cette autonomie ne peut s'acquérir et s'exprimer sans que les valeurs de civisme, de sécurité et de respect environnemental ne soient prises en considération.

Le gouvernement vise d'ici 2020, une forte amélioration des conditions de sécurité routière et une diminution importante du nombre des victimes de la route.

Dans l'espace du continuum éducatif du citoyen usager de la route, les parties éducation routière et apprentissage de la conduite occupent une place essentielle, car de l'efficacité de leurs parcours, dépend ensuite la sécurité de chacun. Les épreuves d'examen du permis de conduire font partie des cursus évoqués, l'organisation et le déroulement de ce dispositif incontournable devrait donc s'associer de façon cohérente, harmonieuse et efficace aux différents parcours d'apprentissage.

Malheureusement, les délais excessifs d'attente aux examens viennent perturber ce fragile optimisme, car ceux ci s'allongent et s'aggravent inexorablement de mois en mois et d'année en année.

Les études et enquêtes administratives conduites sur ce problème depuis 2007, relèvent plusieurs causes explicatives et préconisent la nécessité d'évolution et d'amélioration d'un certain nombre de dispositions touchant notamment la qualité de la formation et la structure des épreuves d'examen théoriques et pratiques.

Les conséquences de ces délais d'attente insupportables sont graves et touchent le public des candidats, les professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, et les pouvoirs publics.

1.2 LE CONSTAT DU POINT DE VUE DU PUBLIC :

Les délais d'attente aux examens sont fortement préjudiciables aux candidats car ils cassent les rythmes de conduite travaillés lors des apprentissages, ils dénaturent les compétences acquises et entraînent des surcoûts importants pour maintenir, voire reconstruire ces compétences.

Les relations entre candidats et examinateurs ont donc parfois été tendues, allant jusqu'à obliger l'annonce différée des résultats d'examen, privant ainsi les candidats ajournés de tous commentaires pédagogiques « à chaud ».

De même, la relation entre établissement et élève devient difficile car ce dernier peut considérer que l'école de conduite est en partie fautive de l'insuffisance de cette situation d'attente, même si il est de plus conscient de la responsabilité de l'administration.

Dans tous les cas, les projets personnels et professionnels du candidat en attente, sont perturbés, voire annulés.

1.3 LE CONSTAT DU POINT DE VUE DES PROFESSIONNELS DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

Sur l'organisation des examens, les établissements de formation n'ont ni obligations, ni responsabilités réglementaires. Leur vocation et leur rôle pourraient ne se tenir qu'aux actes pédagogiques et aux accompagnements aux examens.

Mais depuis plusieurs dizaines d'années, les aides du candidat aux dispositions administratives sont traditionnellement et qualitativement proposées comme des services associés, facturables certes, mais ce qui permet aux candidats d'éviter les navettes personnelles vers les guichets des préfectures. Ces services sont proposés par la totalité des établissements, ils soulagent considérablement les administrations locales et peuvent être interprétés naturellement comme étant une délégation de service public de fait. Les récentes dispositions prises autour du dossier Cerfa 06 confirment cette interprétation.

La dégradation permanente des délais d'examen perturbe le fonctionnement général de l'école de conduite, crée une ambiguïté sur les relations financières avec les candidats et génère un malaise social porté par les collaborateurs de l'entreprise, situation largement aggravée par la suppression d'obligation d'expérience professionnelle pour les nouveaux exploitants.

Cependant, les professionnels savent et assument leurs responsabilités en matière d'efficacité de formation et de sécurité. Chaque année, les écoles de conduite délivrent plus de 250.000 attestations de fin de formation initiale, autorisant ainsi des apprentis conducteurs à conduire sans permis, simplement en présence d'accompagnateurs. Deux études réalisées récemment par l'Association La Prévention Routière et par l'Association CLCV, démontrent une moyenne de 10 h d'écart entre la formation pratique initiale de l'AAC et le total de la formation pratique traditionnelle permettant d'obtenir le permis. La sinistralité des AAC en phase de conduite accompagnée est très inférieure à celle des conducteurs novices, alors que leur pourcentage de réussite aux examens est supérieur de 20 points. Le niveau d'exigence requis à l'examen pour être autorisé à conduire seul, est donc à reconsidérer.

1.4 LE CONSTAT DU POINT DE VUE DES POUVOIRS PUBLICS

L'organisation et la réalisation des épreuves de l'examen du permis de conduire incombent à l'état par voie réglementaire. Cette mission régaliennne devrait impliquer un service public réactif et de qualité, répondant spontanément aux demandes des candidats, lesquelles demandes doivent être considérées comme des droits individuels.

Droit de passage d'un examen théorique dès lors que l'élève a fait acte de candidature, droit de repasser ce même examen s'il y a échoué, droit de passage d'un examen pratique après sa réussite à l'ETG et droit de repasser cette même épreuve pratique si il y a échoué.

La dématérialisation de la relation entre le candidat et l'administration devrait faciliter cette relation mais va très vite imposer aux pouvoirs publics d'apporter des réponses d'examen avec la même réactivité.

En conclusion, si le problème des délais d'attente aux examens a toujours existé, il s'aggrave et ne saura être résolu que par des dispositions fortes et durables, faisant appel à l'implication volontaire et complémentaire de tous les acteurs du système Formation / Examen. Que peut-on faire, que décide-t-on, tous ensemble, pour augmenter le taux de réussite, en garantissant la qualité de la formation et en protégeant la sécurité des conducteurs novices et celle de tous ceux qui les entourent ?

2- LES SOLUTIONS PROPOSEES PAR ECF

Devant l'importance des enjeux, l'ECF entend proposer des solutions fondées sur la qualité, la complémentarité et l'efficacité, pour stabiliser définitivement le système

2.1 LES ECOLES DE CONDUITE DOIVENT RETROUVER DE LA CREDIBILITE

Depuis la fin de l'obligation d'expérience professionnelle pour obtenir un agrément, il faut redonner des lettres de noblesse aux nouvelles écoles de conduite en crédibilisant leur sérieux et leur capacité de gestion par la révision du dispositif actuel et l'installation du nouveau « CQP Gestion » (décret en cours).

2.1.1 LA QUALITE DE LA FORMATION DOIT PASSER PAR LA COMPETENCE DES ENSEIGNANTS

- Mise en place du nouveau Titre Pro et de sa VAE
- Mise en place de la formation continue qui s'adressera aussi bien aux titulaires du BEPECASER qu'au niveau Titre Pro.
- Mise en place réglementaire de la formation théorique des Apprentis conducteurs (Décembre 2009 : contenus, durée)
- Prise en compte de l'application du REMC
- Normalisation des méthodes et outils d'évaluation de fin de la formation initiale et généralisation de l'AFFI.

2.1.2 LA QUALITE DES ECOLES DE CONDUITE DOIT ETRE RECONNUE ET ENTRETENUE

Une relation de qualité entre l'école de conduite et l'élève-candidat est déjà prévue par le dispositif du Permis à 1 euro par jour en comprenant notamment la garantie financière et un 1er niveau de référentiel qualité, au-delà de l'exigence réglementaire.

La certification qualité se caractérise par un référentiel qualité « certifié », par la connaissance et l'appropriation de ce référentiel par les professionnels, puis par la certification des établissements par un organisme certificateur.

2.2 LES ETABLISSEMENTS DOIVENT ETRE CONTROLES

Aujourd'hui, le contrôle administratif et réglementaire est assuré par les IPCSR ou les délégués.

Nous proposons la création d'une structure paritaire « Etat – Profession » ayant des représentations départementales composées d'IPCSR ou de délégués et d'experts pédagogiques désignés par les organisations professionnelles représentatives.

Dans une organisation en binôme (un agent d'état travaillant avec un professionnel), les établissements pourraient être contrôlés objectivement sur les plans administratifs, réglementaires et pédagogiques.

Le financement du dispositif peut être pris en charge par le financement des épreuves du permis de conduire.

2.3 LE FINANCEMENT DES EPREUVES D'EXAMEN DOIT ETRE REMIS EN PLACE

La gratuité des épreuves d'examen au 1er septembre 1998 avec l'interruption du timbre fiscal, a tout de suite dénaturé le système.

La sortie de cette gratuité exclurait immédiatement les demandes de passages en cascade, et la ressource générée faciliterait le recrutement d'effectifs d'inspecteurs supplémentaires et le contrôle des établissements.

2.4 PASSER L'EXAMEN DOIT ETRE CONSIDERE COMME UN DROIT

Aucune méthode d'attribution de places d'examen n'est acceptable dès lors qu'elle part d'un postulat consistant à affirmer qu'il faut prendre en compte au départ, la disponibilité des effectifs d'inspecteurs pour examiner.

Comme évoqué dans notre constat, l'examen doit être interprété comme un droit, pris en considération et satisfait par les services publics.

2.4.1 RENFORCER LE BILAN DE COMPETENCES

Lors de l'épreuve pratique du permis B, le bilan de compétences prévoit l'attribution :

- 1 point de bonus pour « courtoisie au volant »,
- 1 point de bonus pour « conduite économique ».

Pour uniformiser les pratiques de notation, il convient de considérer que ces points sont acquis au début de l'épreuve, sauf comportement du candidat démontrant l'inverse durant l'examen.

Nous suggérons en outre que le dispositif évolue en accordant :

- 1 point de bonus supplémentaire si le candidat justifie avoir pratiqué de la conduite accompagnée dans le cadre de la conduite supervisée,
- 2 points de bonus supplémentaires si le candidat justifie avoir pratiqué de la conduite accompagnée dans le cadre de l'AAC.

2.4.2 EVITER LA SUR EXPOSITION AU RISQUE, DES CONDUCTEURS NOVICES TITULAIRES DU PERMIS DE CONDUIRE

2.4.2.1 SUITE A UN APPRENTISSAGE TRADITIONNEL :

- S'il est accompagné par une personne titulaire d'un permis de conduire depuis plus de 5 ans :
 - Pas de restriction de lieux, de jours et d'horaires.
 - RVP Post Permis en école de conduite pour échanger sur les expériences vécues.
- Si conduite seul :
 - Restriction dégressive de lieux, de jours et d'horaires,
 - Restriction dégressive des caractéristiques du véhicule,
 - RVP Post Permis en école de conduite pour échanger sur les expériences vécues.

2.4.2.2 SI LE CONDUCTEUR NOVICE A ETE FORME EN AAC :

- Qu'il conduise seul ou accompagné :
 - Pas de restrictions de lieux, de jours, ni d'horaire,
 - Pas de RVP en école de conduite

La durée probatoire du permis de conduire doit prendre en compte la durée de conduite accompagnée.