Union Nationale des Indépendants de la Conduite

RÉFORME DES PLACES D'EXAMENS

PROPOSITIONS

SOMMAIRE

I. LA SITUATION ACTUELLE **3**

LES ACTEURS 3
L'ÉTAT 3
La production de places d'examens est-elle une mission régalienne de l'État ? *3*
L'État a-t-il les moyens financiers de conserver la production de places d'examens en son sein ? *4*
L'Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR) *5*
LES ÉCOLES DE CONDUITE 5
LE CANDIDAT 7
LA NMA & LE CLS 8

II. MESURES D'URGENCE **9**

III. MESURES PÉRENNES **10**

LES ACTEURS 10
LE CANDIDAT 12
L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'ÉVALUATION (EPE) 13
Objet du service *13*
Origine des ressources *13*
Modalités de fonctionnement *13*
L'inspecteur de l'EPE *14*
La répartition des places d'examens *17*
Attribution des places *18*
L'ÉCOLE DE CONDUITE 19
Le directeur pédagogique *19*
Le directeur d'école de conduite *19*
Labellisation des écoles de conduite *20*
L'ÉTAT 20
L'inspecteur d'État *20*
LE COMITÉ DÉPARTEMENTAL DE CONCERTATION (CDC) 21
CONCLUSION 21
Avantages du projet *23*
Apports du projet *23*
Tout le monde est gagnant ! *24*
SYNOPTIQUE DE L'ORGANISATION 25

LE GROUPE LOURD **27**

PRÉAMBULE 28
LA FORMATION 30
ORGANISATION DE L'EXAMEN 31

GLOSSAIRE **32**

ANNEXES **33**

VERS UN ORDRE PROFESSIONNEL DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE ? 34
LA MATRICE GDE 37
Interview et explications de Jean-Pascal Assailly, chercheur à l'Inrets *38*
SONDAGE DE LA PROFESSION 40
ENQUÊTE NATIONALE SUR LA PROFESSION 44
RÉPONSES D'ADHÉRENTS À NOTRE PROJET 55

I. LA SITUATION ACTUELLE

LES ACTEURS

Le système mis en place pour permettre au candidat d'obtenir son permis est le même depuis 30 ans.
Le candidat doit faire une demande de permis auprès de l'administration.
L'administration l'oblige à faire une formation d'au moins vingt heures sans avoir la garantie d'obtenir une place d'examen.
Dans la majorité des cas, le candidat n'a d'autre possibilité que de se renseigner auprès d'une école de conduite pour savoir comment faire. De ce fait, l'école de conduite est l'interlocuteur unique du candidat, y compris pour ce que l'administration gère : les délais d'enregistrement, la disponibilité des places d'examens et les délais d'attente.

L'ÉTAT

L'État a le monopole de l'organisation des examens.
Il organise les sessions des examens ETG et pratique. En cela, il est producteur de places d'examens.
Cette production de places répond à une seule et unique logique : ne pas augmenter le budget consacré, voire le réduire.
Pour y parvenir, la machine étatique attribue aux écoles de conduite un nombre de places limité et lui impose de conformer le besoin de ses élèves au nombre de places attribué.
Après trente ans de persévérance et d'échec, l'administration a appuyé sur le seul autre levier qui répond à la même logique : elle a imposé aux IPCSR d'augmenter le taux de réussite pour diminuer la demande de places d'examens.
Cette « solution » n'est pas plus efficace que la première car la « productivité des examinateurs » c'est-à-dire le nombre d'examens effectués par chaque inspecteur a diminué au fil des ans ; ainsi, les candidats continuent à souffrir de la pénurie de places d'examens.

À ce jour, l'État constate que le problème des places n'est toujours pas résolu et lance cette commission pour trouver une solution.

La production de places d'examens est-elle une mission régalienne de l'État ?

La présentation faite par la DSCR lors de la première réunion du 24 septembre tend à répondre « non » à la question posée.

En effet de nombreux pays ont déjà délégué cette mission soit à des agences, soit à des sociétés privées.

L'État a-t-il les moyens financiers de conserver la production de places d'examens en son sein ?

Les différentes déclarations des ministres font comprendre que l'État est dans l'obligation de faire des économies importantes.

***Bernard Cazeneuve**, le ministre du Budget, promet qu'il n'y aura pas de hausses d'impôts en 2015. Dans une interview au Journal du Dimanche du 15 septembre, l'ancien maire de Cherbourg assure qu'en 2014, la « pause fiscale » aura bel et bien lieu puisque la pression fiscale, indique-t-il, « n'augmentera que de 0,05 point de PIB. » « C'est une stabilisation », conclut-il avant d'assurer **qu'il entend financer l'effort de consolidation du budget en 2015 « par les économies sur les dépenses publiques**. »*

Les lettres de cadrage du budget pluriannuel 2013-2015 Dernière mise à jour le 22/07/13

***Le Premier ministre** a adressé le 28 juin aux membres du Gouvernement les lettres de cadrage, précisant les orientations qui permettront d'élaborer le budget pluriannuel 2013-2015 et le projet de loi de finances pour 2013.*

***Les dépenses de l'État**, sur le périmètre du budget général, hors charge de la dette et de pensions, seront stabilisées en valeur sur la période 2013-2015.*

Les effectifs de l'État** connaîtront une stabilité globale ; **les créations d'emplois concerneront uniquement l'enseignement, la police, la gendarmerie et la justice**. **Des efforts de réduction des effectifs de 2,5 % par an devront être faits sur les autres secteurs de l'État et adossés à des propositions de réformes.

***S'agissant des dépenses de fonctionnement,** chaque ministre proposera des réformes et des économies permettant d'en réduire globalement le montant de 7 % en 2013 par rapport à 2012, 4 % en 2014 par rapport à 2013 et 4 % en 2015 par rapport à 2014. Les réformes proposées devront également permettre d'appliquer **un effort équivalent, sur la période, aux dépenses d'intervention « pilotables »** (subventions discrétionnaires, aides ciblées…) ; les dépenses dites « de guichet », aides et prestations versées automatiquement dès lors que le bénéficiaire du dispositif répond aux conditions définies par la loi, devront quant à elles être maîtrisées.*

L'ensemble de ces efforts est également applicable aux dépenses de personnel, de fonctionnement et d'intervention des opérateurs de l'État.** Sur le fondement de ces principes, les propositions de chaque ministre feront l'objet d'un échange, au cours du mois de juillet, avec le ministre de l'économie et des finances et le ministre délégué au budget. **Au terme de ces échanges, le Premier ministre fixera ensuite dans les lettres plafonds les crédits et les emplois de chaque ministère pour les années 2013, 2014 et 2015.

En résumé :

- l'État s'engage dans des économies importantes. Économies qui amèneront sans doute à des réformes structurelles.
- L'augmentation des effectifs de fonctionnaires ne concerne pas les inspecteurs du permis de conduire.

Pour ces raisons, l'UNIC, propose de travailler sur une réforme structurelle du système formation/examen.

L'Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR)

Ce sont des fonctionnaires d'État, ils dépendent en partie du Ministère de l'Intérieur et du Ministère du Développement Durable.

Ils sont formés à l'INSERR.

En plus de leur mission principale, les examens, ils sont censés mener des actions de sécurité routière (Ex : préparation à l'ASSR dans les collèges, Monsieur ou Madame Moto dans les départements, etc.). Mais la situation actuelle ne leur permet pas d'accomplir ces actions.
Pourtant, à n'en pas douter, ces missions revaloriseraient leur image auprès du grand public.

Il en va de même pour la formation continue des IPCSR. Par manque de moyens et de temps, celle-ci est au minimum insuffisante, voire inexistante. Prenons par exemple le poids-lourd, les véhicules évoluent régulièrement et c'est sur le tas que les IPCSR apprennent ces nouvelles technologies. Il en est de même pour la moto.

LES ÉCOLES DE CONDUITE

Acteur principal de l'apprentissage de la conduite, les écoles de conduite sont juridiquement dénommées « établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ».
Élaborées sur la forme de société de droit privé (le plus souvent SARL), elles peuvent être organisées sous une forme associative (les groupements).
L'activité d'un établissement d'enseignement de la conduite varie suivant la taille de la société, le lieu du siège social (ville/campagne, Paris/Province), la population environnante, (proximité d'un campus universitaire, nombre de sièges sociaux dans le périmètre d'activité…).
La taille des écoles de conduite est très variable. Cependant, l'immense majorité est composée de quelques salariés. À ce titre, il convient de sauvegarder ces petites structures puisqu'elles permettent un maillage du territoire ainsi qu'un rapport de proximité avec les élèves, contact essentiel à un bon apprentissage ainsi qu'au développement d'une relation de confiance entre l'école de conduite et l'élève.
Un établissement peut être spécialisé dans la formation du permis B mais aussi allier cette formation à une formation plus large : moto, bateau, camion, permis AM…

In fine, les établissements d'enseignement de la conduite sont très divers.

Le système actuel leur attribue un rôle « tampon » entre l'État producteur de places d'examens et le candidat « demandeur » desdites places.

Dans un esprit rassembleur, l'arrêté du 18 juillet 1975 a institué le CSECAOP (Conseil Supérieur de l'Enseignement de la Conduite Automobile et de l'Organisation de la Profession).
Il a pour compétence de régler les questions relatives aux domaines de l'enseignement de la conduite.
Souffrant d'une non-reconnaissance tant économique que sociale (cf. Rapport Liebermann, Rénover les relations entre l'administration et les écoles de conduite : améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite, chapitre 2 « une meilleure reconnaissance économique et sociale des écoles de conduite »), les écoles de conduite subissent un nouvel affront avec l'entrée d'acteurs extérieurs à l'enseignement au sein du CSECAOP.

Le CSECAOP a été remplacé par le CSER, Conseil Supérieur de l'Éducation Routière. Le CSER a été créé par un décret du 5 octobre 2009.

Le Conseil Supérieur de l'Éducation Routière est placé auprès du ministre chargé de la sécurité routière, qui peut le saisir de toutes questions relatives à l'éducation routière, notamment l'apprentissage de la conduite, le permis de conduire et l'organisation de la profession. Il peut présenter toutes propositions dans le domaine de l'éducation routière.

Notons que dans cette instance, comme dans la précédente, la profession est minoritaire.

Si dans un souci de concertation, ces différents acteurs sont essentiels au dialogue, il n'en demeure pas moins que les écoles de conduite doivent demeurer maîtres au sein de leur instance.
C'est pourquoi, il convient de renforcer leur poids social par la création d'un ordre professionnel doté d'une déontologie, et de refondre l'apprentissage de la conduite.
Par ailleurs, il conviendra de trouver une solution à la délicate position des écoles de conduite faisant l'interface entre l'État et les candidats. L'État infidèle à ses missions fait passer les écoles de conduite pour des « vampires » suçant le compte en banque des candidats jusqu'à leur fin.
Il s'agira, enfin, de doter la profession d'un véritable statut autonome.
En effet, la profession d'enseignant de la conduite est régie par la convention collective des garagistes et des loueurs de voitures, ce qui au regard des missions réalisées demeure une absurdité.
Au regard de cette situation qui ne peut plus durer, nous proposons des solutions innovantes, peu coûteuses et attrayantes pour tous.

LE CANDIDAT

Dès lors qu'il s'inscrit dans une école de conduite il est soumis à une obligation de formation minimale de 20 heures. Sans pour autant avoir, en regard de cette obligation, de droit.

Ainsi, l'élève se sent pris en otage par l'école de conduite, car il ne peut comprendre qu'elle-même est mise sous pression par l'administration (recherche du rendement maximal par le taux de réussite à travers la NMA).

Du fait qu'il n'a à aucun moment, de contact avec l'administration, l'élève estime que l'école de conduite est seule responsable de sa situation au regard de l'examen.

De plus, lorsque l'élève appelle les services administratifs (DDT, BER), il se voit immanquablement répondre : *« Votre école de conduite a des places régulièrement, voyez avec elle. »*
Une telle réponse conforte l'élève sur sa défiance vis-à-vis de l'école de conduite.
Ainsi l'administration se défausse, n'assume pas ses manques et joue contre l'école de conduite, laquelle déploie tous les efforts possibles pour expliquer à ses élèves qu'elle est tributaire de l'administration.
L'élève devient malgré lui l'otage d'un système que personne ne maitrise vraiment et qui l'empêche d'atteindre ses objectifs :

1) passer son permis rapidement ;
2) que cela ne lui coûte pas trop cher.

En effet, il est loin des préoccupations de sécurité routière. Ainsi, qui n'a pas entendu un élève qui attend une place d'examen dire : *« Je veux tenter ma chance ! »*.

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

LA NMA & LE CLS

Cette méthode est à l'origine de la création de l'UNIC. Nous considérons qu'elle a apporté de nombreux dysfonctionnements et de nombreuses tensions.

De plus, force est de constater que l'administration n'a jamais joué la transparence sur les problèmes induits par cette méthode.
Le Comité National ne se réunit plus depuis des années. Les comptes-rendus des CLS ne sont plus diffusés aux Organisations Professionnelles, là encore depuis des années. Les délégués des BER, lorsqu'ils en rédigent, omettent, dans les comptes-rendus, les remarques négatives des représentants de la profession.
Le système des places supplémentaires s'est développé, laissant toute liberté à l'administration de distribuer ses places selon des critères souvent opaques.

Cet état des lieux pragmatique montre que le candidat est la victime principale de ce système, alors même que ce système devrait n'avoir d'autre objectif que de répondre à ses besoins.

Est-ce aux citoyens de s'adapter aux exigences de l'administration ou est-ce à l'administration de répondre aux exigences des citoyens ?

Nous pensons que c'est à l'administration de s'adapter, et c'est parce qu'elle a démontré son incapacité à le faire que nous souhaitons qu'elle n'intervienne plus dans la gestion des places d'examens.

II. MESURES D'URGENCE

1) Rétablir et budgétiser les examens supplémentaires dans tous les départements. Revaloriser les vacations pour ces examens, permettrait d'avoir plus d'IPCSR volontaires.

2) Renforcer le personnel en charge de la péréquation nationale. Ceci afin d'avoir un meilleur contrôle du déploiement des effectifs d'IPCSR dans les départements. En effet, il semblerait qu'une seule personne soit en charge de ce contrôle et sa charge de travail doit être trop importante dans un délai réduit.

3) Revoir la règle de calcul de la réserve nationale. Il est anormal que les agents non productifs d'examens rentrent dans ce calcul (longue maladie, mi-temps, dispense syndicale, adjoint, stagiaire, etc.).

4) Revoir le déploiement des effectifs afin d'avoir un coefficient moyen égal dans tous les départements.

5) Contrôler et obliger les services de la répartition, notamment ceux gérer par les services préfectoraux, qui gèrent les places d'examen à distribuer toutes les places disponibles (exemple : à Paris, des dizaines de places perdues par mois en moyenne).

6) Financer les BER qui sont émetteurs de réserve.

7) Revoir les périodes de CAP afin que les départs d'agents pour mutation ou retraite concordent avec les arrivées des stagiaires.

8) Revoir le bilan de compétences. Lorsqu'un candidat obtient plus de 20 points malgré une « faute éliminatoire », lui permettre de s'en expliquer (auto évaluation) afin d'envisager la réussite de l'élève.

   Dans un bilan de compétences, la faute éliminatoire ne devrait être caractérisée que si elle révèle une grave lacune dans le niveau de performances de l'élève. Si tel est le cas, cette faible performance dans un domaine donné aura immanquablement des répercussions sur ses performances dans d'autres domaines. Il nous paraît difficile qu'il obtienne 20 points dans ces conditions. Dans le cas contraire, l'évaluation effectuée par l'IPCSR ne paraît pas cohérente !

Restaurer la taxe à l'examen pour financer ces mesures.

III. MESURES PÉRENNES

Au regard des difficultés actuelles, il convient de repenser l'accès au permis de conduire.
Considérant la situation financière et humaine, il est primordial de garder les structures existantes.
Le présent projet s'inspire du modèle déjà expérimenté et concluant, de la formation professionnelle.

Nous voulons remettre le candidat au cœur des préoccupations et nous pensons que cela passera par :

La création d'un Établissement Public
La suppression du minimum de 20 heures de conduite obligatoire

LES ACTEURS

La mission première de ce système formation/examen doit être d'amener le candidat à obtenir son permis dans les meilleures conditions possibles. C'est pourquoi il faut le mettre au cœur de nos préoccupations pour répondre à chacun de ses besoins.

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

Élève
- Achète sa place à l'EPE
- Une place est valable 6 mois

L'école de conduite établit et propose un programme de formation à partir de l'évaluation préalable, établit un devis.

CANDIDAT

ÉVALUATION PRÉALABLE

Réalisée par l'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'ÉVALUATION

→ Durée minimale obligatoire de formation

ÉCOLE DE CONDUITE
privée

Formation initiale obligatoire
ORIENTATION/CONSEIL
AAC - CS - EXAMEN FINAL

OPTIONS
Formations complémentaires
Location de véhicules à double commandes après la formation minimale obligatoire

ÉCOLE DE CONDUITE
associative

Personnes en grande difficulté économique ou ayant des problèmes d'insertion

APPRENTISSAGE LIBRE
Location de véhicules à double commandes

ÉVALUATION FINALE

Réalisée par l'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'ÉVALUATION

FFI
FIN DE FORMATION INITIALE

ÉCOLE DE CONDUITE
RDV préalable
Conduite Accompagnée
RDV pédagogique(s)

BILAN DE COMPÉTENCES FAVORABLE

DÉLIVRANCE DU PERMIS

BILAN DE COMPÉTENCES ou ÉVALUATION DE LA FORMATION INITIALE DÉFAVORABLE

1er échec : recommandation de formation complémentaire

2ème échec ou plus : **obligation de formation complémentaire**

L'ÉTAT CONTRÔLE LE SYSTÈME

LE CANDIDAT

1er besoin : une information objective

La formation au permis est un investissement important en termes de temps et de budget.
En tant qu'élève, il a besoin de savoir le temps hebdomadaire à y consacrer.
En tant que consommateur, il a besoin de connaître le budget qu'il doit prévoir.

Cette information sera toujours suspecte si elle lui est donnée par un tiers qui peut avoir un intérêt financier direct. Elle doit lui être fournie par un organisme neutre et indépendant.

2ème besoin : un système qui l'accompagne jusqu'au bout de sa démarche

Chaque candidat doit pouvoir obtenir son permis et pour cela, doit pouvoir passer ses examens dans de bonnes conditions.

En tant qu'adulte responsable, il doit comprendre que ce droit de passer l'examen dans de bonnes conditions ne peut exister sans des devoirs qui vont avec.
En effet, il ne serait pas raisonnable de considérer l'examen du permis de conduire comme un bien de consommation que le candidat achèterait à volonté.

Toutefois il est raisonnable de penser qu'en cas de 1er échec, l'erreur étant humaine, une 2ème épreuve devrait pouvoir être réalisée rapidement.
Pour éviter la marchandisation de l'examen du permis de conduire, à partir du 2nd échec, il est raisonnable de penser que son niveau est insuffisant et qu'il faut envisager une formation complémentaire préalablement à une nouvelle tentative.

En tout état de cause, le candidat doit garder à l'esprit qu'il est l'acteur principal de sa propre réussite et il doit donc assumer pleinement son rôle.

Si nous souhaitons lui donner plus « d'indépendance » vis à vis du système, nous souhaitons qu'il soit responsabilisé. Un système ne peut fonctionner que si chacun de ses acteurs s'engage réellement.

S'engager dans une démarche de formation ne doit pas être une décision prise à la légère. Trop d'élèves ne vont pas au bout de leur démarche, ce qui nuit au bon fonctionnement du système.
C'est une des raisons qui nous a amené à penser que l'élève doit payer ses places d'examens. Places non remboursables sauf justificatifs médicaux.

En contrepartie, l'élève pourra engager contre l'EPE des poursuites judiciaires si ses droits à l'examen ne sont pas respectés.

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'ÉVALUATION (EPE)

EPIC, Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial
Article 34 de la constitution, arrêt du Conseil d'État du 16 novembre 1956 union syndicale des industries aéronautiques, conclusions Lauret.

Critères de reconnaissances :

- Objet du service
- Origine des ressources
- Modalités de fonctionnement

Objet du service

Production, réalisation et vente des évaluations de départ, des Fin de Formations Initiales (AAC et CS) des places d'examens du permis de conduire.

Origine des ressources

Les ressources doivent provenir directement de l'objet, c'est à dire de la vente des réalisations des évaluations et des places d'examens aux usagers.
Nous pouvons entendre par usagers soit : les écoles de conduite et la sécurité routière, soit les candidats au permis.
Pour un accompagnement efficace du candidat par son école de conduite, nous préconisons un système dans lequel c'est l'école de conduite qui achète la ou les places et les affecte à ses élèves, avec comme impératif l'absence de bénéfice de la part de l'école de conduite.

Modalités de fonctionnement

Le conseil d'administration pourrait regrouper :

Un ou des représentants du ministère de l'intérieur,
Un ou des représentants des associations de consommateurs,
Le président du futur conseil de l'ordre des écoles de conduite,
Un ou des représentants du médiateur de la république,

Il faut que l'État soit majoritairement représenté dans le conseil d'administration, que les consommateurs y soient représentés de manière suffisante, que les écoles de conduite y soient représentées sans pouvoir de blocage (d'où l'intérêt de création du conseil de l'ordre dont le président serait membre du conseil d'administration de l'EPE), que les syndicats

d’inspecteurs publics soient aussi présents au conseil de par leur fonction de contrôleurs du système.

« L’inspecteur de l’EPE » réalise les évaluations dans le cadre de l’EPE. Il est salarié de l’EPE et il est chargé de donner son avis au Préfet qui délivre le permis de conduire.
« L’inspecteur d’État », anciennement nommé IPCSR, a pour mission de contrôler les inspecteurs de l’EPE.

La production de places d'examens devra être suffisamment importante pour arriver à un maximum de 15 jours de délai entre deux examens.
Ce délai maximum de 15 jours devra être indiqué dans la réglementation pour s'imposer à l'EPE (à l'instar de la Belgique).

Il conviendra de fixer deux contraintes à l'EPE :

- **obligation de production de places d’examens ;**
- **maillage très serré du territoire pour être au plus près du public.**

L'inspecteur de l'EPE

Il est salarié de l'EPE, de droit privé, il est formé par l'INSERR.
Les IPCSR actuels qui le souhaitent, pourront intégrer le corps des inspecteurs de l’EPE.

C’est lui qui réalise toutes les évaluations proposées par l’EPE.

Les évaluations de départ

Elles sont l'exclusivité de l'EPE. L'élève ne peut entrer en formation qu'après avoir réalisé son évaluation. Cette évaluation personnalisée devient le minimum obligatoire personnalisé de l'élève. Ainsi le consommateur reçoit une information, neutre, du minimum de formation dont il aura besoin.

L'évaluation pourra comporter plusieurs niveaux :
- Un volume de formation pour l'AAC ou la CS, l'objectif final n'étant pas d'atteindre l'autonomie exigée pour l'obtention d'un permis.
- Un volume de formation dans l'optique de passer directement le permis. Ce volume sera accompagné de recommandations telles que la fréquence des leçons, sa capacité à suivre un stage intensif, ou pas, des propositions de formations théoriques permettant de travailler sur les niveaux supérieurs de la matrice GDE, etc.
Recommandations qui jouent un rôle certain dans la réussite de l'apprentissage.

Fort de cette évaluation, l'élève recherchera dans les écoles de conduite celle qui lui proposera le devis et le plan de formation qui lui convient le mieux.

Des outils d'évaluation existent déjà, d'autres seront peut-être à développer, mais dans tous les cas les procédures et les outils d'évaluations devront être validés par l'ensemble des acteurs du système.

Quelques exemples d'outils d'évaluations :

http://www.evaluationdesconducteurs.com/

http://www.schuhfried.fr/fileadmin/content/3_Kataloge_fr/XP_Verkehr_fr_Catalogue_SCHUHFRIED.pdf

La Fin de Formation Initiale

Elle sera délivrée par l'EPE.

Il s'agit de ne plus mettre l'école de conduite en position de juge et partie vis-à-vis de l'élève, position toujours compliquée.
Cela aidera à ramener la confiance entre élève et école de conduite.

Toutes les obligations de formations devront être finalisées par un examen, que ce soit :

- Le permis AM
- Les 7 heures pour la 125
- Etc.

Ainsi nous éviterons les dérives actuelles :

- Manque d'implication de l'élève qui vient faire acte de présence pour obtenir son attestation.
- Signature d'attestations sans même avoir fait la formation. Dérives constatées dans certaines écoles de conduite, mais aussi de la part de commerces de moto qui font de fausses attestations.

L'évaluation finale : Le permis de conduire

Le niveau des compétences exigé doit être suffisamment élevé. Le fait que la production de places d'examens soit augmentée doit permettre de ne pas brader cet examen.

Si avoir son permis n'est pas un dû, pouvoir passer l'examen doit être un droit.

Un bilan de l'examen devra être réalisé par l'inspecteur de l'EPE, bilan qui devra permettre (en cas d'échec) d'envisager une formation complémentaire minimale avant un autre examen.

Nous pensons qu'il est souhaitable d'inclure dans toutes les évaluations une part d'auto-évaluation, telle que proposée par la matrice GDE (voir en annexe).

Par exemple :
Au cours de l'examen final, nous pourrions envisager que sur une action choisie par l'inspecteur, le candidat soit amené à évaluer son comportement, l'inspecteur pouvant ensuite valider, ou pas, cette auto-évaluation.

Cela suppose des examens plus longs (afin de pouvoir faire des arrêts pour cette auto-évaluation). Dans le cas de la nouvelle organisation que nous préconisons c'est tout à fait envisageable du fait que le problème de la production est réglé.

Cette auto-évaluation en examen induira une revalorisation de la formation, l'enseignant devant travailler les capacités de l'élève à s'auto-évaluer.

De plus, et pour la sécurité de l'inspecteur, ainsi que pour garantir l'objectivité et l'honnêteté de l'examen, l'évaluation finale pourra ou devra être enregistrée.

Nous proposons, aussi, que l'inspecteur soit positionné à l'arrière du véhicule pour atténuer le stress du candidat.

La répartition des places d'examens

Quelle que soit la méthode choisie il ne faudra pas perdre de vue que le « droit à l'examen » appartient à l'élève et non à l'école de conduite.

Ce droit sera transféré, par délégation, à l'école de conduite dans laquelle l'élève est inscrit, ceci pour des facilités d'organisation des examens. L'école de conduite ne pourra faire aucun bénéfice sur le coût de la place d'examen, ce qui ne l'empêchera pas de facturer légitimement ses frais d'examen (fourniture du véhicule, de l'accompagnateur, etc.).
Ainsi en cas de changement d'établissement l'élève gardera son « droit à l'examen ».

Le principe, qui nous guide est un principe d'équité et d'équilibre entre les droits et les devoirs de chacun.

Ainsi nous préconisons la création d'un droit à l'examen, dès lors que l'élève est inscrit dans une école de conduite.

Ce droit est à envisager en regard de l'obligation de formation minimale qui fait suite à l'évaluation préalable.

Ce droit est octroyé exclusivement aux candidats inscrits en école de conduite et leurs donne une priorité d'attribution des places d'examens.

Les candidats libres obtiennent leurs places directement auprès de l'EPE qui les leur attribue sans priorité.

En cas d'échec à l'examen, le droit à un nouvel examen est soumis à la réalisation d'une formation complémentaire.

Les candidats libres auront l'obligation de suivre une formation en école de conduite suite à deux échecs à l'examen pratique.

Pour respecter ce droit d'examen donné au candidat, l'EPE devra être soumis à une obligation de production des places. Dans le cas où le candidat n'obtiendrait pas son droit à l'examen, il aurait la possibilité de faire appel au juge pour obtenir réparation.

Attribution des places

Première demande

Le droit d'examen appartenant à l'élève, la convocation sera donc nominative.
Pour faciliter l'organisation des examens, le droit est attribué à l'école de conduite par délégation.
Nous pourrions donc avoir l'organisation suivante :
Le candidat établit un chèque à l'ordre de l'EPE et mandate l'école de conduite pour réserver sa place.
L'école de conduite regroupe les demandes de ses élèves et réserve la ou les sessions d'examen auprès de l'EPE.
L'école de conduite devra organiser les plannings de formation en concertation avec ses élèves.

En cas de place non-honorée l'élève perd son droit et s'acquittera d'un nouveau droit.

Cas du candidat libre : Le candidat libre réservera sa place directement auprès de l'EPE qui lui attribuera une date d'examen en fonction des possibilités restantes après répartition des places aux écoles de conduite.

La convocation est donc nominative. Ainsi l'élève sera responsabilisé, il sera engagé par sa réservation et sera dans l'obligation de faire sa formation dans le délai choisi, faute de quoi il perdra les sommes afférentes aux examens réservés.

En cas d'échec :

Deux possibilités :

Soit un minimum de formation est défini réglementairement et s'applique quelles que soient la ou les raisons de l'ajournement.
Soit le minimum de formation complémentaire est personnalisé. Dans ce cas, à la fin de l'examen, le candidat sera invité à s'auto-évaluer et suite à cela l'inspecteur validera, ou pas, l'auto-évaluation et proposera un minimum de formation complémentaire avec des objectifs de travail.

Dans les deux cas l'EPE doit pouvoir attribuer à l'élève, via l'école de conduite, une place dans un délai maximum défini réglementairement.

L'ÉCOLE DE CONDUITE

Elle est recentrée sur son cœur de métier : la formation.

Dans ce nouveau système, l'école de conduite devra être en mesure de proposer, sur la base de l'évaluation de départ, un programme de formation adapté à l'élève. Programme qui pourra intégrer des séances théoriques sur le comportement, les relations aux risques etc. Il s'agira de travailler sur les niveaux supérieurs de la matrice GDE.

Un des rôles de l'école de conduite sera d'apprendre à l'élève à s'auto-évaluer. Il s'agit en la matière d'une revalorisation du métier d'enseignant de la conduite.

De plus, l'école de conduite pourra jouer son rôle de conseil en mettant en place des "pré-évaluations" qui permettront à l'élève de décider en toute liberté de passer ou pas son examen. Mais le choix de passer, ou pas, restera celui de l'élève.

Un tel système implique la perte de toute référence au taux de réussite, contre partie indispensable si l'on veut libérer l'élève.

Suite à la perte de l'obligation d'expérience professionnelle pour gérer un établissement d'enseignement de la conduite, nous préconisons :

Le directeur pédagogique

Formateur titulaire du BEPECASER depuis au moins 5 ans, il devra démontrer un exercice continu de la profession en vue de devenir directeur pédagogique.
La vocation du directeur pédagogique est de définir une pédagogie propre à l'établissement, et ce en conformité aux normes nationales et communautaires.
Il veillera au professionnalisme des enseignants, et à leur probité, il supervisera le travail des formateurs membres de son établissement.
Le poste de « directeur pédagogique » sera acquis après le suivi d'un stage organisé par l'Ordre Professionnel.
Le stage aura pour but d'inculquer au formateur des notions spécifiques au directeur pédagogique (ressources humaines, psychologie des jeunes…).
Le programme du stage devra être défini par l'intermédiaire d'un règlement et d'un acte de l'Ordre.

Le directeur pédagogique sera obligatoire dans le cas d'une école de conduite gérée par une personne non titulaire d'un diplôme d'enseignant.

Le directeur d'école de conduite

La profession ne peut se contenter de réclamer plus d'autonomie sans pour autant réformer son fonctionnement interne.

Dans ce sens, il convient de réglementer l'accès à la gérance d'une école de conduite.
Il devra suivre une formation obligatoire comprenant des tests de gestion, de droit, comptabilité… Cette formation sera validée par un examen et d'un niveau Licence.

Toutefois des possibilités d'accès par la VAE seront ouvertes.

Notons que cette nouvelle réglementation ne s'appliquera qu'aux nouvelles ouvertures d'établissement. Rien ne change pour les établissements actuels.

Labellisation des écoles de conduite

Au vu de la situation actuelle il nous semble inopportun d'envisager une réforme de cette ampleur. Par contre après avoir réglé le problème des places d'examens nous serons disposés à travailler sur ce sujet.

L'ÉTAT

Le Préfet délivre le permis de conduire. Voilà la seule mission régalienne en la matière.

Il convient donc que l'État contrôle l'ensemble du système.

Ainsi les IPCSR actuels verront leurs missions redéfinies vers des missions de contrôles de l'EPE et des écoles de conduite. Toutefois il s'agit pour l'Etat de réduire le nombre de postes budgétaires, il conviendra donc qu'une partie des IPCSR soit intégrée dans l'EPE, ceci sur la base du volontariat.

L'inspecteur d'État

Terme actuel : IPCSR, Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière.
Leur mission principale sera redéfinie pour devenir contrôleurs de l'ensemble du système.
Il a pour mission de contrôler l'honnêteté des tests et le bon déroulement des formations.
Par des visites inopinées sur lieux et sur pièces, il est le garant du bon fonctionnement du système.

Il pourra être proposé aux inspecteurs actuels de rejoindre l'EPE sur la base du volontariat.

LE COMITÉ DÉPARTEMENTAL DE CONCERTATION (CDC)

Le CDC remplacera le CLS qui a fait la démonstration de son incapacité.

Le CDC sera composé de :

- ✓ Un ou des représentants de l'EPE
- ✓ Les représentants des Organisations Professionnelles élues au CSER dans le collège des exploitants
- ✓ Un ou des représentants des consommateurs
- ✓ Un ou des représentants de l'État, en tant que contrôleur du système

Le CDC sera présidé alternativement, par un système de présidence tournante, par les différents acteurs du système.

Rôle du CDC : veiller au bon fonctionnement du système.

CONCLUSION

Le présent projet s'inspire de différents constats : allongement des délais entre l'inscription et l'obtention du permis, augmentation des tarifs, pénurie du personnel d'inspecteurs… UN SYSTÈME MORIBOND DANS LEQUEL TOUS LES PARTICIPANTS SOUFFRENT !
L'ambition de ce projet est de redonner vie au système formation/examen en réajustant le rôle de chacun, nous gardons ce qui marche et nous changeons ce qui ne marche pas.

En faisant suivre toutes les obligations de formations par un examen nous redonnons de la valeur à la formation par la motivation des élèves à réussir, nous stoppons les dérives mercantiles de certaines officines.

Ce projet, tout en conservant les acteurs existants (inspecteurs, enseignants, écoles de conduite), tente d'harmoniser leur rôle avec la situation contemporaine du permis de conduire et la politique gouvernementale.

De ce fait, la mise en place de ce système ne provoque pas de surcoût pour les finances de l'État. En fin de compte, elle rapportera même des nouvelles recettes (TVA sur les évaluations réalisées par l'EPE et sur l'activité des écoles de conduite qui ne sera plus bridée par la pénurie de places, création d'emplois…).

Les écoles de conduite n'ont plus de problème quant à leur nombre de places d'examen, elles s'autogèrent !

Les candidats seront motivés dans l'espoir d'acquérir rapidement une autonomie grâce à l'optimisation des acteurs :

Tous les acteurs du permis de conduire sont redéfinis de manière à ce que chacun retrouve sa place naturelle :

Le candidat apprend à conduire et passe ses examens dans de bonnes conditions.

L'école de conduite enseigne.

L'EPE évalue.

L'État contrôle.

Avantages du projet

Peu coûteux : les acteurs existent déjà !
Garantie de sauvegarde des écoles de conduite et surtout des petites structures essentielles au maillage du territoire.
Résout le problème de places d'examen.
La mise en place d'un EPIC, dans la mesure où l'État n'intervient pas dans les ressources, permet des économies budgétaires pour l'État tout en obligeant l'EPE à produire des places pour vivre.
D'autre part, nous pensons que la solution de l'EPIC est une protection nécessaire contre des investisseurs privés peu scrupuleux.

Apports du projet

Réconcilier les exploitants d'écoles de conduite avec l'État, désormais recentré sur sa mission régalienne, c'est-à-dire assurer la sécurité routière et veiller à une formation complète.
Au regard de la nouvelle organisation de l'apprentissage de la conduite, il conviendra de repenser les diplômes des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.
En effet, l'un des problèmes actuels de la profession est le manque d'autonomie des établissements face à l'administration. Or, une telle autonomie n'est envisageable qu'à la condition du développement de la culture d'entreprise auprès des dirigeants d'école de conduite.
C'est pourquoi, ces derniers doivent devenir de véritables « chefs d'entreprises » et non plus des formateurs à plein temps gérant plus ou moins leur établissement.
Au regard, des caractéristiques de l'enseignement de la conduite, il peut paraître opportun de limiter la liberté du commerce et de l'industrie.
Les enjeux humains sont d'une telle importance que le permis de conduire ne doit être à la portée que de personnes sages, responsables et respectueuses du vivre ensemble.
Considérant les enjeux en matière de sécurité routière, les enjeux financiers, les enjeux environnementaux.

Tout le monde est gagnant !

Le candidat : bien informé par un organisme indépendant donc budget mieux maitrisé !

Le candidat : aucun délai d'attente donc permis plus rapide et donc moins cher !

L'enseignant : aucun conflit d'intérêts donc meilleure considération des élèves !

L'école de conduite : aucune pénurie de places d'examen donc possibilité de développer l'activité en formant plus d'élèves !

L'IPCSR qui choisit d'être inspecteur de l'EPE : aucune pénurie donc meilleures conditions de travail, meilleure considération des candidats due à sa disponibilité et ses recommandations personnalisées !

L'IPCSR qui choisit d'être inspecteur d'État : rôle revalorisé, gratifiant car c'est lui qui assure la pérennité du système !

L'État : plus aucun délai d'attente donc citoyens satisfaits, recettes supplémentaires (TVA sur les évaluations réalisées par l'EPE et sur l'activité des écoles de conduite qui ne sera plus bridée par la pénurie de places, création d'emplois…)

Synoptique de l'organisation

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

Élève
- Achète sa place à l'EPE
- Une place est valable 6 mois

L'école de conduite établit et propose un programme de formation à partir de l'évaluation préalable, établit un devis.

CANDIDAT

ÉVALUATION PRÉALABLE

Réalisée par l'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'ÉVALUATION

→ Durée minimale obligatoire de formation

ÉCOLE DE CONDUITE
privée

Formation initiale obligatoire
ORIENTATION/CONSEIL
AAC - CS - EXAMEN FINAL

OPTIONS
Formations complémentaires
Location de véhicules à double commandes après la formation minimale obligatoire

ÉCOLE DE CONDUITE
associative

Personnes en grande difficulté économique ou ayant des problèmes d'insertion

APPRENTISSAGE LIBRE
Location de véhicules à double commandes

ÉVALUATION FINALE

Réalisée par l'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'ÉVALUATION

FFI
FIN DE FORMATION INITIALE

ÉCOLE DE CONDUITE
RDV préalable
Conduite Accompagnée
RDV pédagogique(s)

BILAN DE COMPÉTENCES FAVORABLE

DÉLIVRANCE DU PERMIS

BILAN DE COMPÉTENCES ou ÉVALUATION DE LA FORMATION INITIALE DÉFAVORABLE

1er échec : recommandation de formation complémentaire

2ème échec ou plus : **obligation de formation complémentaire**

L'ÉTAT CONTRÔLE LE SYSTÈME

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

LE GROUPE LOURD

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

Organisation et réalisation des Permis :
B96, BE, C1, C1E, CE, D1, D1E, D et DE

PRÉAMBULE

- Plus de 70 000 Permis Groupes-Lourds et Transport en commun sont délivrés chaque année en France.

- La réalisation des examens aux permis Poids-Lourds et Transport en commun nécessite des infrastructures particulières (pistes notamment).

- Le rapport Lebrun (19.05.2008) montre que les permis Poids-Lourds et Transport en commun relèvent du domaine de la Formation Professionnelle.

- Les investissements financiers réalisés sont importants en termes :
  - D'infrastructures (pistes, sites propres),
  - De moyens techniques (camions et autocars),
  - De moyens humains (formation des enseignants),

  Et doivent s'amortir sur plusieurs années.

- Le manque d'unités d'examens en permis Poids-Lourds et Transport en commun, le non respect des droits acquis par les services de l'Etat, sont autant de préjudices financiers pour les établissements de formation concernés.

- Le manque d'unités d'examens est :

- Un frein au développement économique des établissements d'enseignements (moins d'investissements matériel, moins d'emplois),

- Un frein au développement économique et une gêne en termes de réactivité par rapport aux besoins des entreprises clientes de nos établissements,

- Un frein à l'insertion professionnelle des demandeurs d'emploi,

- Un frein à la promotion sociale des salariés.

Décalage avec la réalité économique et les financeurs

Dans les exemples ci-dessous, il faut bien dire et lire que les établissements d'enseignements sont capables de réagir en formation à toutes les demandes du marché et que toutes les incapacités à répondre à la demande sont dues et uniquement dues au manque de places d'examens.

- Les permis du poids lourds amènent directement à l'emploi avec un complément de Formation Obligatoire après la réussite à l'examen du permis, la programmation et la budgétisation des examens ne doivent pas dépendre « d'éventuelles places en nombre suffisantes ».

- Les permis remorque sont maintenant (nouvelle réglementation du 19 janvier 2013) souvent liés à un changement de remorque et/ou de véhicule tracteur et impliquent une situation d'urgence, à laquelle les établissements d'enseignements ne peuvent répondre par manque de places d'examen,

- Les établissements d'enseignement répondent à des appels d'offres 6 mois en moyenne avant l'exécution du marché (souvent lancés par l'administration elle-même) alors qu'ils ne connaissent pas le nombre de places d'examen qu'ils auront.

- Les OPCA et/ou FONGECIF sont amenés à rejeter les financements en raison de l'impossibilité de garantir l'enchaînement des formations obligatoires pour accéder à l'emploi derrière la réussite à l'examen.

  Le manque de place et le principe des « droits » attribués le 20 du mois pour le mois suivant dont le calcul est uniquement fonction :
  - du potentiel de travail des IPSCR,
  - du coefficient attribué par l'administration pour le permis B,

A aucun moment l'organisation des examens n'est en adéquation avec les besoins des entreprises et des stagiaires et le pseudo « service public » est en réalité un « public aux ordres » de l'administration entrainant des situations de la part de l'administration conflictuelles et souvent à la limite du droit voir complétement « hors-jeu ».

C'est pourquoi, afin de pallier à cette situation, les établissements d'enseignement, proposent la mise en place d'une agence, visant à permettre la réalisation et l'organisation des examens aux Permis groupe-Lourds, ***en fonction des besoins et de la réalité économique***.

Aujourd'hui nous attendons et espérons tous une reprise de l'activité économique, la situation dramatique du manque de places d'examens au plus bas de l'activité sera une catastrophe demain !

LA FORMATION

La preuve que le manque de place d'examen ne vient pas des % de réussite

- En raison des charges importantes et des coûts des véhicules, depuis de nombreuses années, les établissements d'enseignement se sont adaptés et forment aux catégories du groupe-lourds principalement par stage et en groupe, ce qui a permis de conserver des tarifs économiquement accessibles. Les surcoûts sont en général dus au seul fait qu'il faille souvent un complément de formation proche des dates d'examen.

Les pourcentages de réussite aux examens sont aux alentours de 80% malgré les délais d'attente, et l'administration estime même aujourd'hui (octobre 2013) qu'ils sont trop élevés et envisage de durcir l'examen ! Il faudra faire attention lorsque les examens seront en adéquation avec la formation car le pourcentage de réussite devrait encore augmenter.

Après l'obtention du permis de conduire, les stagiaires doivent effectuer une Formation Initiale Minimum Obligatoire pour travailler, les établissements d'enseignement sont capables d'assurer des prestations en nombre suffisant et avec un parfait maillage du territoire.

Le schéma de la formation sera identique à l'organisation actuelle à la différence que les établissements d'enseignement réserveront et achèteront les places nécessaires à EPE et ainsi de nombreuses formations pourront se terminer correctement avec une évaluation finale en adéquation.

- L'organisation et la réalisation des examens aux Permis Poids-Lourds et Transport en commun, seront effectuées par les inspecteurs de l'EPE en nombre suffisant, les IPCSR actuels qui souhaitent conserver cette fonction pourront exercer dans l'EPE ou choisir de rester au sein de l'administration et ainsi veiller au bon fonctionnement du système.

ORGANISATION DE L'EXAMEN

Maillage du territoire :

Afin de respecter un maillage correct du territoire (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui) l'EPE pourra :

1/ Utiliser les centres d'examens actuels (location, achat…)
2/ Effectuer les examens dans les centres de formation actuels de la même manière qu'aujourd'hui pour les Titres professionnels*.
*En effet les DDT et les DIRECCTE agréent déjà les établissements d'enseignement pour les titres professionnels et ces examens TP ont lieux dans les établissements d'enseignement, ce sont les IPCSR qui se déplacent.

Pour les établissements d'enseignement ne possédant pas de sites :
1/ Soit ils se rendent (pour l'examen) dans les sites de l'administration qu'ils louent pour l'examen (timbre fiscal).
2/ Soit ils utilisent les sites des collègues qu'ils louent.

L'EPE du Permis de conduire

Organiser les examens du permis de conduire :

L'EPE aura l'obligation de produire un nombre d'examen en corrélation avec le marché.

Certifier les établissements d'enseignements :

L'EPE pourra en accord avec l'ordre professionnel, et l'administration organiser la certification des établissements en effet aujourd'hui les agréments sont obtenus essentiellement sur dossier, l'administration n'ayant plus les moyens de contrôler.
- Gain d'unités d'examens, donc de « temps Inspecteurs » au profit du permis B.

Coût de l'examen :

Les établissements d'enseignement sont prêts à prendre en charge les coûts des examens, charge à eux de le reporter sur les entreprises, sachant qu'aujourd'hui le manque d'examen induit un surcoût relativement important :
- Maintien hors activité des pôles emplois dans l'attente d'une date d'examen,
- Matinée voir journée de remise à niveau par les établissements d'enseignement à l'approche des dates d'examens,
- Manque de productivité dans les entreprises dans l'attente de l'examen pour un salarié,

*Source : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie du Développement durable et de la Mer. Délégation à la Sécurité et la Circulation Routière.

GLOSSAIRE

AAC : Apprentissage Anticipé de la Conduite

BER : Bureau Éducation Routière

CAP : Commission Administrative Paritaire

CS : Conduite Supervisée

CLS : Comité Local de Suivi

CSECAOP : Conseil Supérieur de l'Enseignement de la Conduite Automobile et de l'Organisation de la Profession

CSER : Conseil Supérieur de l'Éducation Routière

DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

DDT : Direction Départementale des Territoires

EPE : Établissement Public d'Évaluation

ETG : Épreuve Théorique Générale (examen du « code »)

GDE : Goals for Drivers Education, structure des niveaux de formation du conducteur. La matrice GDE apparait pour la première fois dans le rapport Gadget.

INSERR : Institut National de Sécurité Routière et de Recherches

IPCSR : Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière

NMA : Nouvelle Méthode d'Attribution. *Circulaire n^{o} 2006-3 du 13 janvier 2006 relative à la nouvelle méthode nationale d'attribution des places d'examen du permis de conduire*

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

ANNEXES

VERS UN ORDRE PROFESSIONNEL DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE ?

Qu'est-ce qu'un ordre professionnel ?

La nature juridique

« Organisme de caractère corporatif institué par la loi au plan national et regroupant obligatoirement les membres d'une profession libérale qui exerce, outre une fonction de représentation, une mission de service public consistant dans la réglementation de la profession et dans la juridiction disciplinaire sur ses membres. »
In Gérard CORNU, Vocabulaire juridique, PUF, 6e édition, P. 631
L'ordre professionnel a juridiquement une nature hybride.
Personne morale de droit privé, il fut défini pour la première fois négativement comme n'étant pas un établissement public (CE ass. 2 avril 1943 Bouguen, p. 86, D.1944 p. 52, conclusions M. Lagrange, note Jean Donnedieu de Vabres).
Réunissant les critères de la jurisprudence Etablissements Vézia, l'ordre professionnel est investi d'une mission de service public.
CE 20 décembre 1935, Société Etablissements Vézia, p1212, RDP 1936 p. 119 conclusions R. Latournerie : reconnaissance de la possibilité pour un organisme de droit privé d'être investi d'une mission de service public.
Par suite, l'édition d'actes administratifs par les ordres professionnels sera reconnue (CE sect. 28 juin 1946, Morand, p. 183, S.1947.3.19, note PH), et par là même la compétence de la juridiction administrative concernant les litiges nés de tels actes.
Cependant, les ordres professionnels demeurent sous la compétence du juge judiciaire pour les litiges relatifs au recouvrement des cotisations impayées (CE 29 décembre
1999, Villa, p. 430), ainsi que dès lors qu'est en cause le «fonctionnement interne et la gestion patrimoniale » de l'ordre (TA Angers, 15 novembre 1976, JCP 1977, n°18674,
note JM Auby, dans le même sens, 1e Civ. 21 décembre 1982).
A la lumière de ces constatations, seule la gestion même de la mission de service public est de la compétence du juge administratif, le fonctionnement interne et la gestion patrimoniale demeurent de la compétence du juge judiciaire.

Les ordres professionnels existants

Les différents ordres professionnels :
Avocats (ordonnance du 10 septembre 1817)
Pharmaciens (ordonnance du 5 mai 1945)
Vétérinaires (ordonnance du 23 août 1945)
Experts-comptables (ordonnance du 19 septembre 1945)
Médecins (ordonnance du 24 septembre 1945)
Chirurgiens-dentistes (ordonnance du 24 septembre 1945)
Sages-femmes (ordonnance du 24 septembre 1945)
Géomètres-experts (ordonnance du 7 mai 1946)

Architectes (loi du 30 août 1947)
Greffiers près les Tribunaux de Commerce (article L 821-4 code de l'organisation judiciaire)
Notaires (ordonnance du 2 novembre 1945)
Commissaires-priseurs (ordonnance du 2 novembre 1945)
Huissiers de justice (ordonnance du 2 novembre 1945)
Infirmiers (loi du 13 juin 2006).
En France, l'exercice de certaines professions est soumis à la possession d'un diplôme. Il revient aux ordres professionnels de la contrôler et d'établir la liste des titulaires habilités à exercer la profession en question.
Ce contrôle de la capacité d'exercice est la première mission de l'ordre professionnel.
Il se justifie au regard de l'importance des enjeux en questions : santé publique, droit à se défendre devant une juridiction, aménagement du territoire…
La seconde mission des ordres professionnels réside dans l'arbitrage des conflits internes à la profession. C'est dans le cadre de cette mission que l'ordre acquiert une compétence juridictionnelle, et sera assimilé à un juge de première instance.
En aucun cas, l'ordre professionnel ne peut être considéré comme un acteur du dialogue social. Si tel peut être le cas actuellement ceci n'est qu'officieux et caractérise la désyndicalisation de la France.
Toutefois, en veillant à la bonne organisation d'une profession aussi bien dans le but des clients que des professionnels, l'ordre constitue une véritable « courroie de transmission» du pouvoir à l'égard de la profession représentée.

Pourquoi un ordre des enseignants de la conduite ?

L'apprentissage de la conduite, une mission de service public :
Considérant l'importance du permis de conduire dans la société française contemporaine (cf. critère d'embauche, cf. outil d'insertion social), il convient de reconnaître à la profession d'enseignants de la conduite une mission de service public.
Le service public est strictement définit tout aussi bien par la doctrine que le Conseil d'Etat.

Définition de la doctrine :

« Une activité constitue un service public quand elle est assurée ou assumée par une personne publique en vue d'un intérêt public ». René CHAPUS
Jean-François LACHAUME le définit comme une mission d'intérêt général prise en charge directement ou indirectement par une personne publique et soumise à des degrés variables à un régime exorbitant du droit commun (notamment mise en œuvre de prérogatives de puissance publique).
Dans son arrêt Narcy (CE, sect. 28 juin 1963), le Conseil d'Etat établit la liste des critères du service public. Cette décision fut confirmée à plusieurs reprises (notamment TC
2 mai 1988 Société « George Maurer » rec.p. 488).
Ces trois critères sont : une mission d'intérêt général confiée à la personne privée sous le contrôle d'une personne publique, et la détention de prérogatives de puissance publique par la personne privée.

Ce dernier critère est rempli, en l'espèce, notamment par le monopole de la délivrance de l'autorisation de circuler en AAC.
Au regard de ces éléments, les écoles de conduite exercent une mission de service public.
Considérant le critère de l'exercice d'une mission de service public rempli, il convient à présent de s'interroger sur l'opportunité de la création d'un ordre professionnel des enseignants de la conduite.
Sur l'opportunité de l'ordre des enseignants de la conduite : Comme exposé en introduction à ce dossier, la profession est actuellement dans une situation toute particulière tant par sa définition juridique que par sa relation à l'administration et à la clientèle.
Souffrant d'un déficit de popularité du fait principalement de la hausse sans cesse des tarifs et du manque de places d'examens, la profession d'enseignant de la conduite a besoin d'être reconnu à sa juste valeur : la transmission d'un savoir, d'un comportement en sécurité.
En effet, l'objectif de l'enseignent de la conduite n'est pas de vendre un produit, il ne s'agit pas pour lui de prendre en charge l'organisation de l'examen du permis de conduire mais tout simplement de transmettre un savoir : la conduite responsable d'un véhicule terrestre à moteur.
Considérant que la profession prend actuellement en charge la convocation des places d'examen, la difficulté sociale de certains quartiers…il convient de recentrer l'exercice de cette profession sur sa fonction propre.
La création d'un ordre professionnel signifie aussi une prise en charge de la profession par elle-même, ce qui optimise son efficacité, sa déontologie et sa représentativité.
L'existence d'un ordre professionnel serait de nature à apporter d'une part la garantie de la formation dispensée et d'autre part la valorisation d'une profession actuellement mise à mal.
Au regard du rôle primordial joué par les enseignants de la conduite dans le processus de sécurité routière, il convient les mettre au centre de la politique de la route.
Leurs enseignements sont relatifs à deux points de la conduite : une partie juridique par l'apprentissage du Code de la Route, une partie technique par l'apprentissage du maniement et d'une connaissance accrue du véhicule.
Le futur Ordre que nous appelons de nos vœux aura pour première mission de rendre à la profession toute sa valeur.

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

LA MATRICE GDE

Structure des objectifs de formation du conducteur (adapté de Hattaka, Keskinen, Katila et Laapotti, 1997)

		Principaux contenus de formation		
		Connaissances et capacités	**Facteurs d'accroissement du risque**	**Auto-évaluation**
NIVEAUX HIERARCHIQUES DU COMPORTEMENT	**Projets de vie et aptitudes à la vie** (en général)	**Connaissances/contrôle de la manière dont les projets de vie et les tendances personnelles influencent le comportement au volant** • Style /conditions de vie • Normes du groupe des pairs • Motivations • Maîtrise de soi et autres caractéristiques • Valeurs personnelles etc.	**Tendances au risque** • Acceptation du risque • Valorisation personnelle par la conduite automobile • Recherche de sensations fortes • Céder à la pression sociale • Usage d'alcool et drogues • Valeurs et attitudes par rapport à la société etc.	**Auto-évaluation/conscience de** • Compétences personnelles de contrôle ses impulsions • Tendances au risque • Motivations allant à l'encontre de la sécurité • Habitudes personnelles vis à vis du risque etc.
	Objectifs de la conduite automobile et contexte social (par rapport au déplacement)	**Connaissances et capacités concernant** • Impact des objectifs du déplacement sur la conduite • Préparation et choix des itinéraires • Effets de la pression sociale à l'intérieur du véhicule • Evaluation de la nécessité du déplacement etc.	**Risques liés à** • Etat du conducteur (humeur, alcoolémie, etc.) • Motif du déplacement • Environnement de conduite (rase campagne/urbain) • Contexte social et compagnie • Autres motivations (compétition, etc.) etc.	**Auto-évaluation/conscience de** • Capacités personnelles de planifier • Objectifs spécifiques de la conduite • Motivations typiques de la conduite à risque etc.
	Maîtrise des situations de circulation	**Connaissances et capacités concernant** • Règles de circulation • Perception/observation de la signalisation • Anticipation de l'évolution des situations • Adaptation de la vitesse • Communication • Trajectoire de conduite • Organisation du trafic • Distance aux autres /marges de sécurité etc.	**Risques provoqués par** • Mauvaises prévisions • Style de conduite qui accroît le risque (par exemple agressif) • Adaptation inadéquate de la vitesse • Usagers vulnérables • Comportement imprévu/ non respectueux des règles • Information surabondante • Conditions difficiles (obscurité, etc.) • Automatisme insuffisant des capacités etc.	**Auto-évaluation/conscience de** • Points forts et faibles des capacités élémentaires • Style personnel de conduite • Marges de sécurité personnelles • Points forts et faibles dans les situations à risque • Auto-évaluation réaliste etc.
	Maniement du véhicule	**Connaissances et capacités concernant** • Contrôle de la direction et de la position • Sculptures des pneus et adhérence • Propriétés du véhicule • Phénomènes physiques etc.	**Risques liés à** • Insuffisance des capacités ou des automatismes • Adaptation inadéquate de la vitesse • Conditions difficiles (faible adhérence, etc.) etc.	**Conscience de** • Points forts et faibles des capacités élémentaires relatives au maniement • Points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues • Auto-évaluation réaliste etc.

La matrice appelée GDE ou Oeuf (Objectifs de l'éducation de l'usager finalisés) permet de déterminer les compétences spécifiques nécessaires pour être un conducteur sûr.

Interview et explications de Jean-Pascal Assailly, chercheur à l'I.F.S.T.T.A.R

D'où vient la matrice GDE ?

La matrice GDE (Goals of Driver Education/Objectifs de l'éducation du conducteur) nous vient de Finlande, des travaux d'Esko Keskinen et Mika Hatakka sur un nouveau modèle théorique du comportement du conducteur. Elle a été introduite dans la recherche en sécurité routière en 1999 lors d'un travail de coopération européenne, le projet Gadget. En France, nous proposons de renommer cet acronyme en Œuf (Objectifs de l'éducation de l'usager finalisés), car il ne s'agit pas uniquement de conduite automobile, mais tout autant de l'éducation de l'usager de la route, au sens large. De plus, la proximité sémantique entre les concepts de matrice et d'œuf est heureuse, puisqu'il s'agit précisément de la gestation d'un nouveau concept de formation pour notre pays !

Quels en sont les grands principes ?

Le développement et l'application de la matrice reposent sur deux idées-forces :

- le comportement de conduite est un système cybernétique : les deux niveaux supérieurs du système, qui portent sur la motivation, mettent des pressions et des contraintes sur les deux niveaux inférieurs, qui concernent la performance (une rétroaction est donc possible) ;
- le continuum éducatif doit développer une maïeutique socratique, c'est-à-dire, le "connais-toi toi-même" et améliorer la perception de soi en tant que conducteur.

Quel est son but ?

Cette hiérarchie du comportement de conduite à quatre niveaux a conduit, en 1999, les chercheurs français, finlandais, suédois et allemands (du groupe de recherches qui a produit le rapport Gadget pour la Commission européenne) à la matrice GDE en 12 cases, dans laquelle les connaissances et les compétences, les facteurs d'accroissement du risque et les capacités d'auto évaluation sont mis en relation avec les quatre niveaux de la hiérarchie. On peut utiliser la matrice pour évaluer les méthodes d'éducation du conducteur, pour développer des idées et des recherches nouvelles tout au long du continuum éducatif, et enfin pour déterminer les compétences spécifiques nécessaires pour être un conducteur sûr ou un formateur compétent. Actuellement, la matrice est utilisée en Scandinavie, en Hollande et en Allemagne.

Le premier niveau, c'est celui de la maîtrise des manœuvres, ce que nous apprenons lors des 25 heures en auto-école, et qui nous permet d'obtenir le "papier rose" (savoir démarrer, freiner, accélérer, faire un créneau, etc.). Pour conduire un véhicule de façon efficace, les manœuvres fondamentales doivent être automatisées. Si elles ne le sont pas, le maniement du véhicule demandera une attention consciente et pèsera sur la capacité limitée de traitement de l'information (c'est-à-dire sur le deuxième niveau).

Le deuxième niveau, c'est la compréhension des scénarii routiers : le pare-brise est comme un écran de cinéma, il y a des acteurs qui sont en train d'agir, il faut prédire le comportement d'autrui (surtout ses fautes) et se rendre prédictible soi-même. Ce type de compréhension

«probabiliste» (tel acteur risque de faire telle chose) n'est pas acquis au bout des 25 heures de formation initiale. Ceci suppose de l'expérience, plusieurs milliers de kilomètres, selon les individus.

Le troisième niveau concerne non plus directement la sécurité, mais la mobilité, les objectifs de la conduite : pourquoi, où, avec qui, avec quel véhicule et à quel moment on se déplace, le rapport et la dépendance à la voiture... Dans le contexte actuel de la recherche d'un développement durable, ce niveau va prendre de plus en plus d'importance dans l'avenir.

Le quatrième niveau ne se situe plus du tout sur la route; nous le désignons par celui des objectifs existentiels, des projets de vie, du contrôle et de l'estime de soi, des compétences psychosociales, de la régulation des émotions. Par exemple, un jeune conducteur très enthousiaste pour les voitures, la conduite ou la vitesse et qui investit ces intérêts comme une manière centrale de construire son identité choisira aussi le contexte de conduite en fonction de son orientation motivationnelle. Par exemple, la stratégie pourrait être de maintenir une vitesse aussi élevée que possible dans toutes les situations. La vitesse élevée augmente alors l'exigence de traitement de l'information avec le risque de surcharger la capacité de traitement et, à terme, d'entraîner des erreurs de jugement au deuxième niveau. Ceci mettra trop de pression sur le premier niveau, les exigences de maniement du véhicule augmentant également à vitesse élevée.

La première colonne (Connaissances et compétences) précise ce qu'un bon conducteur doit savoir et être capable de faire à chaque niveau de la matrice, afin de conduire un véhicule et de faire face aux conditions de circulation normales.

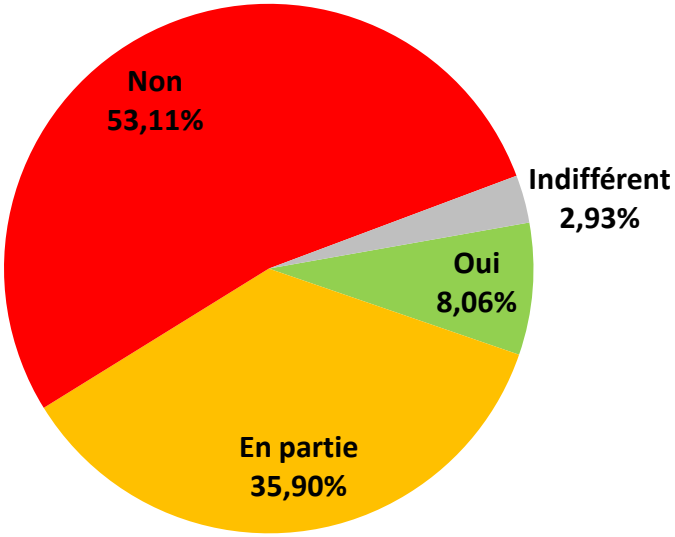
La deuxième colonne (Facteurs d'accroissement du risque) est étroitement liée à la première, mais elle met principalement l'accent sur les connaissances et compétences relatives aux facteurs qui accroissent ou diminuent le risque. Les risques ici évoqués sont liés à certaines situations de conduite de manière directe (par exemple les effets du verglas et de la neige, ou l'usure des pneumatiques), mais aussi indirecte (comme la pression sociale ou le style de vie).

La troisième colonne (Auto évaluation) se rapporte à un processus par lequel un individu tente d'obtenir par lui-même un retour sur ses actions personnelles. Il s'agit de devenir ou de vouloir devenir conscient de ses caractéristiques et de ses tendances personnelles ainsi que des compétences et aptitudes concernant le maniement du véhicule, le comportement dans la circulation, la programmation du déplacement et la vie en général. Bref, être capable de percevoir de manière réaliste son propre rôle pour gérer avec succès une situation de conduite. Conclusion : D'une certaine manière, la matrice Œuf est une boîte à outils. La tâche de conduite y est conceptualisée comme un ensemble très divers de savoir-faire, qui sont employés ou non, en fonction des motivations du conducteur; il faudra donc un ensemble très divers de méthodes pédagogiques pour l'améliorer. Néanmoins, si le travail sur les motivations échoue à produire une stratégie sécuritaire de conduite, aucune méthode pédagogique, aucun entraînement ne seront assez bons pour compenser ce manque d'orientation du sujet vers la sécurité.

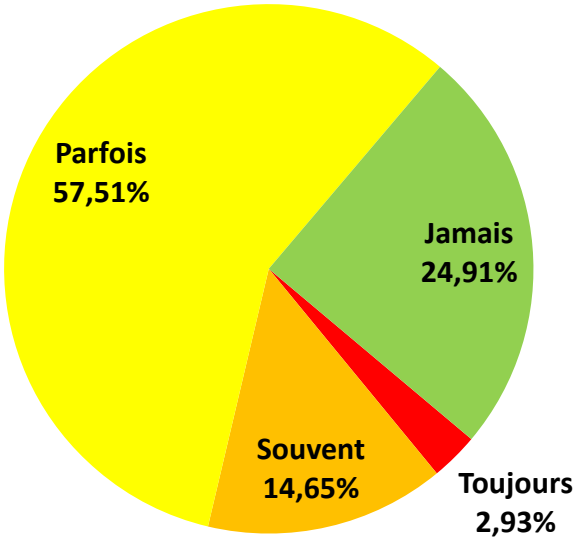
SONDAGE DE LA PROFESSION

Sondage réalisé sur Internet en mars 2013

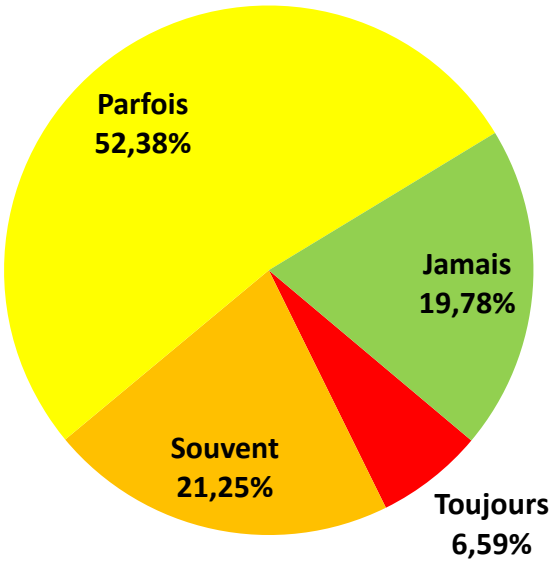
Pensez-vous que les réformes engagées depuis 2009 (examen par compétences, CS, nouvelles séries de code, etc.) ont servies à quelque chose ?



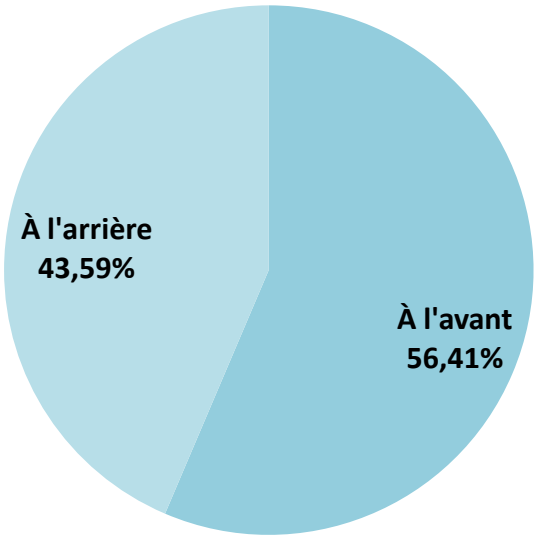
Rencontrez-vous des problèmes lors du passage de l'épreuve ETG ?



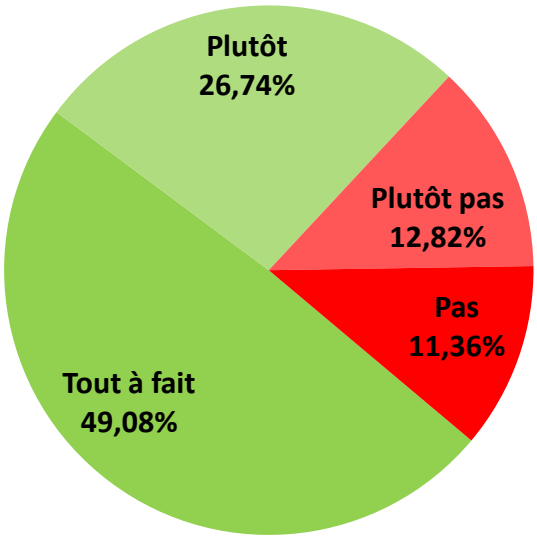
Rencontrez-vous des problèmes lors du passage de l'épreuve pratique ?



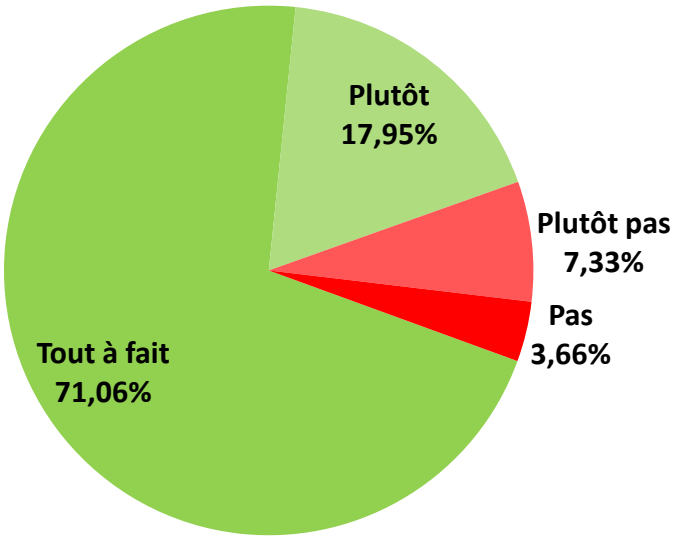
Pour vous, la place de l'inspecteur lors de l'examen du permis de conduire, doit-être ?



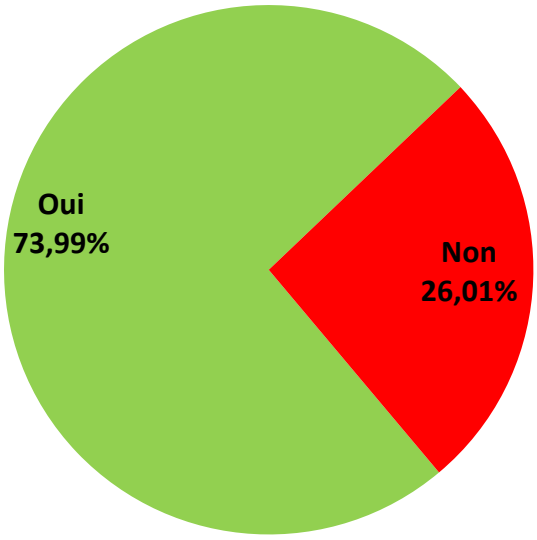
Seriez-vous d'accord pour un enregistrement vidéo de l'examen pratique ?



Diriez-vous que le manque de places d'examen est le problème majeur de notre profession?



Pensez-vous que la gestion des examens peut être privatisée ?



ENQUÊTE NATIONALE SUR LA PROFESSION

Enquête réalisée sur Internet en mars 2013

Question : Avez-vous une solution pour résoudre le manque de places d'examen ?

2 PRIVATISATION DU SERVICE
3 LA PRIVATISATION DES INSPECTEURS ET DU SERVICE DES PERMIS
4 privatisation de l'examen du permis de conduire et confier à une société privée la gestion des demandes de permis de conduire
5 Privatisation, il n y a aucune autre alternative.
6 confier à la gendarmerie le statut d'examinateur en complément (en cas de surcharge). Les militaires font passer le permis....et ne sont pas toujours très occupés...
7 Privatiser les centres d'examen
8 Privatiser la profession.
10 La privatisation !!!
11 mettre plus souvent les inspecteurs sur le terrain et ne faire que du B.
12 Créer des centres d'examens privés.
13 Que les examens soient effectués par les enseignants qui migreraient dans les départements limitrophes .Ex: Comme dans l'éducation nationale.
14 privatisation de l'examen comme pour les caces caristes
15 Aboutir enfin à la privatisation des examens B. Former plus d'inspecteurs bien sûr, mais cela reste utopique.
17 La privatisation, l'état ne sait pas gérer une production. Les DSP comme Vélio et Suez sont un exemple de réussite.
18 Il faut privatiser.
19 Placer une personne, une société privatisé, autres pour le passage au code de la route !!!!!
20 Augmenter le nombre "d'experts" LA SOLUTION LA PRIVATISATION PUISQUE NOUS NE SOMMES PAS SORTIS DE LA rgpp
21 Nous voyons que l'administration nous prouve tous les jours son incompétence. il est temps que les examens soient gérés par une boite privée. L'ex des mines à la drire, en est le meilleur.
22 Le nombre de place sera toujours lié au manque d'inspecteurs donc plus de recrutements pour compenser les congés de maladie et les départs à la retraite ...alors que les différents gouvernements réduisent le nombre de fonctionnaires (donc plutôt difficile)
23 E.p.i.c. Ou. E.p.a.
24 L'embauche massive d'IPCSR ou la privatisation (semi ou complète) sont les seules solutions
25 changement d'attribution des places évaluation plus uniforme ou privatisation du service
26 diminuer le temps par examen augmenter le nombre d'inspecteur privatiser le système
27 Privatisation!!
28 OUI : avoir la même cohésion syndicale que les TAXIS. ET : BOYCOTTER LES EXAMENS PENDANT 1 MOIS Les divisions de notre profession font la force de l'État vis à vis de notre activité.
29 Oui !

30 La vidéo pour prouver les abus des inspecteurs (16 cas plus que litigieux en 2012) Homogénéité de jugement entre les inspecteurs (et surtout l'arrêt des sensibilités de Mr ou Mme "l'expert" à telle ou telle situation qui fait que nous sommes obligés de bachoter nos élèves au lieu de leur apprendre à conduire de façon totalement autonome)
31 FAIRE BON DU 1ER COUP
33 1.Il faudrait déjà que les inspecteurs arrêtent d'ajourner en disant: ha, c'est dommage, il était bon!!
2.dans le 06, il y a beaucoup d'absentéisme, de mi temps thérapeutique...
34 Privatiser et donner aux privés la gestion des places d examens
35 embaucher plus d'inspecteurs augmenter le rôle du moniteur pour le passage de l'examen
36 Augmentation du nombre d'experts
37 dans le département 65 ce n'est pas le manque de places qui pose un problème mais surtout la répartition des journées examens. Pourquoi ne pas supprimer l'examen pour la filière AAC Ce qui permettrai de relancer ce mode d'apprentissage Par contre trop de journée perdu par les inspecteurs pour d'autres tâches qui n'ont rien a voir avec mission ex: contrôles des stages de sensibilisation 2 jours perdus
38 Privatisation
39 Privatiser les examens
40 supprimer le monopole d'état ou permettre la possibilité de renforcer le corps des experts par la gendarmerie ou la police (formé aux examens du permis de conduire)
41 plus d'inspecteurs ou passage dans le privé
42 La privatisation des examens
43 au lieu d'attribuer une place par b1, il faudrait attribuer une place par candidat et lorsqu'il échoue créer un nouveau droit après avoir fait la preuve que le candidat est suivi un complément de formation. comme ça si le candidat déménage la nouvelle auto école a une place pour le candidat.
45 Faire passer nous même les élèves
46 Oui, il faut privatiser
47 Que l'examen soit géré par une entreprise privée sous tutelle de l'Etat.
48 sanctionner plus sévèrement les places non-honorées (assez fréquentes parait il), ne pas voir attribuer les options au dernier moment, les examens ETG pourrait être fait par d'autres personnels (ponctuellement en tout cas)
50 la privatisation
51 Modernisation Examen ETG Transparence du temps de travail des inspecteurs Sous-traitance de la mission examen du PC
52 oui
53 Le problème pour moi est plutôt le fait d être responsable de la réussite du candidat qui provoque un niveau de stress trop important pour nous moniteur ,
55 1 dossier = 1 place
56 Il faut que le nombres de places d examens soit adaptée à la situation du moment de l établissement et non pas à une pseudo moyenne sur les douze mois précédant! Si j'ai 10 élèves à présenter j ai besoin de 10 places! Soit on change de méthode soit on change de système en privatisant. Le système actuel me pénalise dans le fonctionnement quotidien de mon entreprise, me pénalise dans le développement de mon entreprise. Actuellement je pourrais embaucher un formateur de plus mais je suis brider par le manque de places d'

examens! A quoi bon faire des cours d enseignement pratique si je ne peux pas présenter les élèves à la fin de leur formation. Finalement c est l état qui a droit de vie ou de mort de mon entreprise, puisque c est l état qui a les clés en mains avec cette pseudo méthode d' attribution de places d examens
58 Une privatisation partielle ou totale des examens, par des organismes certifiés.
59 la privatisation est la seule solution
60 Passer dans le privé
61 Privatisation
62 privatiser
63 LA PRIVATISATION DES INSPECTEURS
64 Privatiser les examens pratiques B par des organismes privés agréés. Concernant le PL et moto compte tenu des investissements, les agréments pourraient être délivrés à des écoles de conduite remplissant les conditions.
66 Arrêter de distribuer des places d'examen aux bureaux fantôme qui ouvrent ça et là, par exemple
68 privatiser le service des permis de conduire
69 plutôt que de coller les élèves leur annoncé un volume de formation à faire et ne pas faire de repassage d'examen pratique.
70 Sur la Loire il serait simple de le résoudre si les inspecteurs en maladie et mutés étaient remplacés... En ce moment 3 et rien que sur Saint Etienne
72 PRIVATISATION!!!
74 créer plus de postes d'ipcsr
75 les dispo doivent être mieux centralisées / et ou distribuées. S'adapter aux demandes grandissantes
76 Les indépendants ne s'arrêtent quasiment jamais de travailler, il faudrait une surveillance plus élevée des arrêts maladies ainsi que les inspecteurs sur le terrain pas dans les bureaux. Cela permettrait de pallier les manques d'examens
78 Il n'y a pas une solution mais des solutions à trouver. Le taux de réussite encore trop bas et n'en déplaise aux inspecteurs, pas seulement dû à une mauvaise formation. Les exigences sont souvent trop grandes pour des débutants et des inspecteurs qui utilisent l'"erreur sérieuse" à tout va, là où il n'y a pas lieu.
Privatisons le service des permis et n'ayons plus en charge la convocation des candidats. On ne demande pas aux profs des lycées de convoquer leurs élèves au Bac. Le système de répartition actuel est trop basé sur la réussite, certes importantes, mais pas seul responsable de la bonne marche d'une auto-école. Il faut un système mixte, entre réussite et inscriptions, et qui soit surtout beaucoup plus réactif à nos besoins. Tant de candidats sont prêt pour le mois +1 ou +2, à charge au service des permis de tous les convoquer. Pourquoi ne pas privatiser intégralement l'examen y compris le jour du passage avec des véhicules fournis par la société privé. Les écoles de conduite forment les candidats mais ne les présente plus. Les inspecteurs seraient recrutés parmi les enseignants de la conduite. Certes, les frais de présentation ne seraientt plus pour l'école de conduite mais avec une plus grande qualité de présentation, c'est toute la profession qui serait revalorisé, d'où des tarifs à la hausse. Le service des Permis est en ruine mais quelle entreprise peut vivre sans argent. Avant il y avait les timbres fiscaux plus les frais de présentation à l'école de conduite. Une société privée en charge des examens pourrait sans aucun doute prospérer sans demander une fortune aux candidats. Par contre, ces

nouveaux inspecteurs auraient un vrai rôle pédagogique auprès des candidats en échec ou reçu. Avec nous

même, lors des examens blanc, l'élève accepte très bien les remarques qui lui sont faites et bien expliquées. Ceci est une piste de réflexion qui reste ouverte à bien d'autres.
79 Délégation du service public.
80 il faut que le permis de conduire change vers le privé
81 Il ne faut pas indexer le nombre de places d'examen par rapport au nombre de présentation en 1ère demande par exemple pour l'examen pratique. Cette méthode induit des délais trop importants pour les élèves en 2eme ou 3eme passage car les auto écoles doivent présenter des 1éres demandes pour ne pas perdre de places. Les élèves pensent que les auto-écoles ne veulent pas leur donner. de plus le délai pour les 2eme et 3eme passages sont tellement longs que les élèves perdent la main et n'ont pas beaucoup de chance d'obtenir leur examens. Il faudrait avoir autant de places que d'inscriptions et un nombre de places supplémentaires par exemple (40% de places supplémentaires sur le nombre d'échecs).
Le manque de places engendre: - Un manque à gagner - Une mauvaise image du secteur des auto écoles - Une gestion des conflits avec les élèves
83 soit embaucher de nouveaux experts ou que les places d'examens passent dans le privé.
84 la seule solution viable est de supprimer l'examen du permis de conduire il faut généraliser la conduite accompagnée et effectuer des contrôles pédagogiques.
85 Privatiser !
86 PRIVATISER LES EXAMINATEURS
88 Il faudrait plus d'inspecteurs!!!!!
89 privatisation Les inspecteurs feraient grève 4 mois tout le monde en souffrirait mais après on aurait la paix
90 Retour aux timbres fiscaux pour que les candidats puissent repasser rapidement. Petit investissement mais moins couteux que d'attendre plusieurs mois. Et SURTOUT des "EXPERTS" COMPETENTS...et non CONS- PETANTS.
91 Privatisation
92 Il faudrait que les auto écoles préparent mieux leur élèves et arrêtent de regarder leur tiroir caisse
93 Etre meilleur ! Agent de la fonction publique pour faire passer le code sans inspecteur!
94 1 - Supprimer l'examen pratique pour les annulations (en contrepartie : 3 h de conduites obligatoires avec remise d'une attestation). De manière générale ils savent conduire suffisamment pour passer le permis et c'est une perte de temps de leur refaire passer l'épreuve. (il est rare d'arriver plein comme une huitre à l'épreuve...) 2 - Un seul examen pratique par élève, en fonction du résultat (bilan de compétence plus détaillé) l'expert fixe un nombre d'heures obligatoires à réaliser à l'issue desquelles l'établissement remettra une attestation qui sera à transmettre aux services compétents. 3 - Passage du code dans les mairies, effectué sur poste individuel, facile à organiser (c'est l'élève qui prend RDV tout seul avec l'accord de son auto-école)- la mairie délivre un ticket résultat qui sera à transmettre à l'auto-école et ensuite au service compétent (si nécessaire) 4 - conseil : test médico-psycho-technique-moteur obligatoire avant de s'inscrire dans un établissement de conduite (au moins c'est clair)
95 plus d'inspecteur avec participation financière des auto écoles
96 1. réduction de quelques minutes de la durée de l'examen. 2. privatisation strictement contrôlée et encadrée de la fonction d'IPCSR 3. (mais il ne faut pas rêver) augmentation du nombre d'IPCSR

98 Si l'administration n'est pas capable pour des raisons économiques d'augmenter la capacité des inspecteurs créons parallèlement un organisme assermenté et contrôlé par l'état qui pourrait pallier au manque évident.
99 Présenter l'élève lorsqu'il est réellement prêt. Refaire de la formation de la conduite une vraie formation. Ne pas annuler un examen lorsqu'un inspecteur est malade, qu'il y ait des remplaçants. Plus de réactivité une meilleure gestion.
101 La privatisation
102 contrôler efficacement les arrêts de travail, majoritairement "bidon" des IPC. Remplacer les IPC lors des examens théoriques. Réduire la durée de l'épreuve pratique car son allongement n'a rien apporté de positif, sauf à réduire le nb de places.
104 les gérants d'auto école pourraient être formé (gratuitement) afin de pouvoir délivrer l'examen (au moins pour le B) - de stress pour les élèves - de frais pour l'administration + de problème de place ni de délais ...etc.
105 Accorder 1,5 place d'examen par candidats.
106 1)une étude comparative nombre IP par département par rapport aux nombres d'examens pour réévaluer les affectations 2)la création d'un corps d'inspecteur de réserve pour combler, existe déjà pour l'armée, la gendarmerie, la police. Très facile à mettre en place en prenant les modèles existant (statut, réglementation)
107 1 inscription = 1 place de code et donc une place de pratique!
108 pour moi il, serais plus simple que l administration prenne ces responsabilités en donnant a chaque dossier déposé en enregistrement a la préfecture une date d examen de code 3 mois après et une date d'examen conduite 5 mois après qui serais confirmée à la réussite dea l'examen ETG CAR UNE AUTO ECOLE EST LA POUR APPRENDRE AUX ELEVES ET NON PAS POUR GERER DES PLACES D EXAMENS AU BON VOULOIR DE LA PREFECTURE !!!!
109 passer au privé
110 Pourquoi ne pas Revenir à l'ancienne méthode par exemple. A chaque inscription une place ETG et une place B. Je pense que pour cela puisse fonctionner et évite une concurrence déloyal ce mettre tous au même tarif et ne plus proposer de forfait. Cela éviterais (les marchand de tapis)cela éviterais tous autant que nous sommes de ce tirer dans les pattes, et d'être enfin solidaire et de représenter une seul et même force. En ce qui concerne l'état qu'ils recrutent des vrais évaluateurs qu'il fassent réellement leurs heures de travail et qu'ils arrêtent pour certain de ce prendre pour le nombril du monde cela serait déjà pas mal.
111 Celle de l'UNIC Inspecteurs récupérés, ne font plus la "surveillance" des examens de CODE Devait être appliqué au départ de Mr SARKOSY
112 Supprimer l'examen pratique .
113 qu' il ne soit plus géré par l'administration
115 Confier cette gestion aux privés en harmonie avec les écoles de conduite
116 supprimer l'examen
117 privatiser
118 Privatisation
119 privatisation
123 REMETTRE LE TIMBRE FISCAL POUR UN PASSAGE A L EXAMEN QUI FINANCERAIS LA SOLDE DE L IPCSR

124 privatiser les examens
125 Privatisation des examens!!

126 plus d 'inspecteurs.
128 Former et embaucher plus d inspecteurs.
129 - examen de code fait par des administratifs et non des inspecteurs - privatisation du système - réservation des places d'examen directement par l'élève
130 1/Recruter des inspecteurs ou/et 2/Etre moins sévère à la sanction ou/et 3/Revenir au permis à 20mn
131 Veiller à ce que les Auto-école honorent toutes leurs places ou les rendent assez tôt, et embaucher des inspecteurs
132 le manque de places d'examens dans mon département est surtout la faute des résultats très différent d'un inspecteur à l'autre
135 Non
136 Privatiser
138 La seule vraie bonne est la suppression pure et simple de l'examen du permis de conduire.
139 Pour résoudre le nombre le problème des places d'examen, tout d'abord il faudrait que les inspecteurs évitent de nous en faire perdre avec des ajournements réellement limite du au non respect de la procédure du bilan de compétence. J'illustre cela simplement et sans faire aucune polémique en signalant que quasiment aucun élève ne sort de la voiture avec le point le courtoisie ou celui d'éco conduite.
Deuxièmement il faudrait également qu'il y ait plus d'inspecteur dans chaque département, pour ce faire ses pas très dure il suffit d'ouvrir les vannes du concours, vous me direz comment les payer et bien il serai peut être intelligent de remettre en place une participation des élèves via le timbre fiscal.
Pourquoi pas !! à défaut et la cependant je ne suis pas pour cette solution qui serai hélas l'occasion d'ouvrir un trafic de permis de conduire énorme serait la privatisation.
140 Non , c est a l' administration de résoudre cet énorme problème en mettant plus d'inspecteurs. La profession va mourir à petit feu, si ça continue dans ce sens. Il faut se battre pour sauver notre profession
141 rétablissement du timbre fiscal pour les candidats
142 faire des examens de code comme dans beaucoup de pays dans des salles pourvues d'ordinateurs ou le candidat pourrai passer autant de fois le code moyennant un droit ce qui pourra rendre disponible les inspecteurs pour les autres examens
143 Il faudrait peut être revenir à une inscription égale une place ou que les candidats payent leurs places d'examen!!!!!
144 embauche beaucoup plus d'inspecteurs ou privatiser les examens
145 supprimer d'abord à rennes le nid de cons qui travaille dans le service Augmentation de l'effectif restant
Augmentation des résultats examens de part des jugements cohérent
147 Engagement inspecteur Mise en place d'une procédure d'examen différente
148 1 un coefficient mini de 2,2 faire une généralité de AAC ou CS et faite ensuite l examen pratique
149 La privatisation
150 PRIVATISATION
153 Aller vers une vraie formation des candidats à la conduite automobile pour avoir un taux de réussite en première présentation supérieur à 70 %.

154 privatisé les inspecteurs

156 Le privé et utiliser des personnes (ex: retraités) dûment aptes en raison de leur carrière passée et de leur moralité ainsi établie! Enfin , et de loin la plus logique, un simple lâcher par l'auto école, pour une période probatoire a définir pour l'obtention du sésame définitif.
157 1 DOSSIER ENREGISTRE = 1 PLACE ETG 1 ETG FAV = 1 PLACE PRATIQUE OU DES SALLES D'EXAMEN DE CODE OUVERTES TOUT LES JOURS : ETAPE 1/ LE CANDIDAT PAYE SON INSCRIPTION A L'ETG ETAPE 2/ ETG FAV = 1 PRÉSENTATION PRATIQUE ; LE CANDIDAT SE REND DANS SON AE POUR POURSUIVRE SA FORMATION SI ETG DEF LE CANDIDAT PEUT SE REPRÉSENTER DES LE LENDEMAIN CHAQUE PRÉSENTATION A L'ETG IRA DANS LES CAISSES DE L'ETAT CE QUI PERMETTRA DE COUVRIR LES FRAIS DE FONCTIONNEMENT DE CES SALLES !!!
158 délai de 20 mn pour le permis pour plus d'examen
161 Réduire le nombre de redoublants et ne pas se payer sur le nombre de présentations d'élèves voués à l'échec.
162 embaucher des inspecteurs
163 EMBAUCHER DES FONCTIONNAIRES COUTE TRES CHER A LA COLLECTIVITE DONC, IL FAUT PRIVATISER LE SERVICE DES EXAMENS DU PERMIS DE CONDUIRE (OU SUPPRIMER LE PERMIS !!!
164 plus d'inspecteurs et revoir la procédure de l'examen du permis de conduire, certains élèves ont ce font ajourner pour pas grand chose alors que tout les restes de l'examen est excellent. Avoir des inspecteurs un peu plus humain qui mettent les élèves dans de bonne condition plutôt que de les faire sortir de la voiture en larmes.
165 Système de contrôle continu comme en conduite accompagnée retour à l'auto-école tous les 6 mois ou tous les 2000 km pendant la période probatoire et décision finale prise par le formateur possibilité de d'examen classique pour les mécontents
166 PRIVATISATION
167 la privatisation du système.
168 OUI. Dans le temps on faisait payer un timbre fiscal à chaque présentation. Pourquoi ne pas faire la même chose, donner autant de fois que l'élève le demande un passage, il paierait alors chaque fois. La rémunération de l'inspecteur serait ainsi effectuée, au moins en partie, et l'auto-école soufflerait ainsi et subirait sans doute beaucoup moins d'agression.
169 Non
171 Arrêter de nous mettre la pression sur les coefficients des places d 'examens. De ne plus être tributaires de l 'administration.
172 Privatisation
173 EXAMENS ETG SUPERVISES PAR DES FONCTIONNAIRES ASSERMENTES LIBERANT AINSI LES IPCSR POUR LES EXAMENS PRATIQUES
174 1. Que les AE payent 50? par examen (que l'on retranscrira dans nos tarifs), t que l'on commande des le début d'année combien de place par semaine on a besoins sachant que sur un mois on ne pourrait pas commander plus de places d'examens que ce que proposerait le système actuel avec un coeff de 2 (pour limiter les abus et les vendeurs d'examens). 2. Que le système hiérarchique oblige les ipsr a respecter les procédures d'évaluations (qui augmenteraient nos résultats de facile 20% sans leurs exubérances et donc rendrait le nombres

de places nécessaires moins élevé. Ce qui ne serait qu'une application de la loi actuelle). 3. Mettre une personne fixe pour l'ETG et garder les IPSR que pour le pratique 4.Que les

permis ALA et Lourds ne soient que sur la base du volontariat pour les inspecteurs et ne soit pas payé en déplacement pour ça. (économie pour le service) 5.Que les inspecteurs qui ont des dossiers pour manquement à leurs obligations (être à l'heure, politesse, respect des procédures...) soient sanctionnables et voir licenciable
175 privatiser le système
176 Arrêter de faire des contrôles pédagogiques qui ne servent a rien notamment pour ce qui obtiennent des bons résultats aux examens.
177 service prive
178 LA SOLUTION serai de privatiser les examens se n'est pas normal qu'on dépende d'un système dépasse depuis trop longtemps
179 que les IPCSR descendre de leur piédestal et sortent de leur caste pour travailler de concert avec les écoles de conduite. que les IPCSR arrêtent de se cacher derrière le résultat différé et prennent leur responsabilité avec de vrais bilans pédagogiques en fin d'épreuve. que les IPCSR respectent les procédures d'évaluation. que les IPCSR se mettent au niveau des candidats non-francophones. que les AAC soient dispensé d'examen pratique sur présentation d'un relevé d'information d'assurance = 20% de place gagnées ! ...
181 ETRE TOUS SOLIDAIRES? AUTO ECOLES ET SYNDICATS ET TENIR NOS EXIGENCES
182 Il suffit de présenter des élèves prêts pour l'examen
183 remplacer les experts a l'examen théorique . que tous les experts soient affectes aux examens et non a des taches administratives
184 privatisation
187 que les coefficients soit plus fort, que l'on arrête de mobiliser 4 heures pour 2 examens etg, sur les cerfa 02 il pourrait y avoir un code barre lu par un scan ou un stylo optique pour gagner du temps aujourd'hui le contrôle de la pièce d'identité est une rigolade, on n'a déjà fourni la copie à la préfecture recto et verso. nous sommes en 2013 et ça n'avance pas
189 Mettre le candidat en face de ses responsabilités. La majeure partie des échecs sont du au fait que des guignols insistent pour être présentés sans avoir le début du commencement des compétences requises. Dans l'esprit de beaucoup de gens "savoir conduire" se résume à une manipulation technique du véhicule, d'où les taux de réussite souvent médiocres et la dévalorisation de l'image de notre métier.
De plus la gratuité de l'examen incite à croire que l'examen est un "libre-service"
190 La création d'un établissement public, au minimum pour les redoublants. Les examens du groupe lourd peuvent être supprimés aussi, puisqu'ils ne doit pas le droit de conduire! Seule la FIMO le peut et elle est faite par des privés.
192 La place de l'examen devient payante par l'administration ce qui leur permettra d'embaucher des examinateurs. Bien entendu le coût facturé sur les auto écoles est répercuté sur le client final...
193 Nous avons la validation des BSR des Attestations 125 Des B 96 des bateaux pourquoi pas les B et AAC avec comme pour le bateau un contrôle des inspecteurs aux grés de leurs disponibilités.
Privilégier la gestion et le respect des règles par un inspecteur plutôt que l'aptitude à la conduite serait de nature à rehausser le niveau de la profession et limiterais la médiocrité.

194 Privatisation....(surcoût pour le candidat) Embauche d'Inspecteurs...(surcoût pour le contribuable)

Contrôle continu avec intervenant extérieur en fin de formation (plus complexe à mettre en place mais certainement le plus efficace).
196 meilleure formation, élimination des mauvais centres de formation, recrutement d'inspecteurs, changer l'examen B en le calquant à la moto ou le poids-lourd (plateau et circulation)
197 pour l'examen pratique relever le minimum légal a 30 heures de conduites me semble judicieux et c un minimum ! ainsi peut être moins d'échec de petits pilotes qui se sentent pousser des ailes dés qu'ils savent déplacer le véhicule et qui pensent savoir conduire
199 La privatisation
201 un permis de conduire moins stricte et une augmentation d'inspecteur
202 Faire revenir le timbre fiscal pour que l'état aie de l'argent pour former et payer plus d'inspecteurs
205 la privatisation des inspecteurs!!!
206 Examen plus court ? Réforme du système d'attribution, privatisation. Que les inspecteurs se mettent d'accord entre eux, comportement égal etc...
207 privatiser le système
208 Le problème viens de l'examen lui-même et pas du manque d'inspecteurs. Parfois des candidats sont ajournés pour une erreur bête et ils obtiennent leur permis quelques semaines plus tard avec 1 ou 2 h de conduite supplémentaire... Donc ni plus ni moins compétents... Une solution (entre autres) que je proposerai c'est un examen moins rigoureux sur certains "détails" pour augmenter le taux de réussite mais avec une FORMATION POST PERMIS OBLIGATOIRE EN AUTO ÉCOLE APRÈS 3 MOIS, 6 MOIS ET 1 AN (par exemple). ça aurait le double bénéfice d'améliorer la situation actuelle quant aux places ainsi que la sécurité routière... Xavier MARTINS-BALTAR Créneau 64, PAU
209 Que les inspecteurs ne fassent passer que les permis et pas les titres pros. Chez nous 17 jours de titre pro pour le mois de mars....Soit un inspecteur. En Eure-et-Loir nous avons 5 centres de formations.
211 soit un nouveau calcul assortit d'embauches immédiates et de la présences de tous les inspecteurs dans les véhicules . soit privatisation. Mais une décision avant tout immédiate et définitive. Ca ne peut plus durer...
212 Plus d'inspecteur.
215 Embauche d inspecteur supplémentaires en ouvrant le métier a des moniteur ayant de l ancienneté (mini 5 ans part catégorie) par le biais de la privatisation .cela donnerait des emplois supplémentaires et a mon idée faciliterait le soucis récurrent des places d examen
216 privatiser l'examen de conduite B afin de permettre aux auto écoles d'avoir le nb de place dont elles ont besoin .
218 dans mon département (35) le délégué a fait un travail de fond en évaluant chaque inspecteur pour unifier leur évaluation, les rendre plus juste plus adaptée, cela a augmenté considérablement nos taux de réussite , et pour le cout moins d'attente pour les recalés
219 trouvez des aides au financement de la formation: banque, assurances, état (défiscalisation) une formation tout au long de la vie, par des retours en formation/sensibilisation
220 Privatisation

221 mettre en place le système suisse
223 A l'inscription, le candidat déclare trois centres d'examen. A la fin de la formation initiale, un permis provisoire et probatoire lui est attribué par l'auto école. Il est libre de conduire seul

pendant UN an, sans qu'aucune infraction ne soit commise. A l'issue, il choisit un des trois centres pour passer son examen,
sur véhicule école. C'est donc lui qui fait la demande de place d'examen, quand il se sent prêt, et après une petite remise à niveau en auto école.
224 convocation nominative après que l'auto -école est déposée le dossier en préfecture attestant que l'élève a atteint le niveau requis pour passer l'examen
227 confier le service des examens à un opérateur privé et faire payer la place d'examen a l'élève pour enfin obtenir le nombre de place que l'auto-école demande et ceci sans limitation. En Belgique ça fonctionne pourquoi pas la France serions nous les derniers de la classe Europe
228 Augmenter le nombre d'embauche des inspecteurs en Ile de France surtout dans le Val de Marne. Ouvrir un autre centre d'examen.
229 Recruter des IPCSR
230 Que les écoles de conduite délivrent elles-mêmes le droit de conduire comme cela se fait déjà pour la CS et l'AAC et que la délivrance du titre soit progressive. C'est à dire que le novice après une 1er autorisation de conduire seul soit obligé de revenir dans l'auto-école pour une sorte de RDVP (à définir, le nombre de fois) et qu'au bout d'un certain temps (à définir) il ait le droit de se faire établir un titre définitif par l'administration. Cela donnerait du travail aux autos écoles et ce serait aussi efficace en terme de sécurité routière (n'est-ce pas le but ultime de la formation ?)Que le passage devant un inspecteur qui la plupart du temps ne met pas le candidat en état de montrer ce qu'il a appris (c'est un euphémisme)
231 payer plus les heures sup des ipcsr
232 Améliorer les compétences des enseignants.
233 Les examens ETG peuvent être fait par un agent administratif
237 Privatisation
238 que les inspecteurs travaillent 24 semaines d'examens en 2011 que font-ils
239 Réglementation des ouverture d'AE
240 privatisation des examens
244 FAIRE PASSER LE PERMIS DE CONDUIRE PAR UNE SOCIETE PRIVEE.
246 l'embauche massive d'inspecteurs
247 présenter des élèves prêts selon critères enseignants, que tous les "inspecteurs" aient les mêmes critères d'exigence, que l'examen soit équitable et le plus "semblable" pour tous les élèves.
248 ll faut mettre les élèves en conduite supervisée en attendant de leur donner une place et les présenter avec le plus d'expérience possible afin qu'ils réussissent en premier passage, il n'y a pas de solution tant qu'il y aura plus de demandes de places que de possibilité de présenter les élèves en temps places disponibilité inspecteur, en plus les budgets se "rétrécissent partout" donc le service public est obligatoirement touché.
249 le faire privatiser et le faire faire par des gens compétents surtout
250 plus de sérieux dans les formations. Faire respecter les règles de conduite aux conducteurs
252 *

253 Privatiser les centres d examen. La décision doit du passage a l exam doit rester aux auto école
258 Le rendre à nouveau payant
259 Plus d'ipscr ou la privatisation

260 confier au prive la gestion des examens ou supprimer les examens pour délivrer des attestations comme pour l'aac ou la conduite supervisée
261 La privatisation me semble la seule solution.
262 + d'inspecteurs ???
263 ne pas prendre en compte que les BI passés en pratique B
270 PRIVATISER L'examen est une solution , mais en complément du système actuelle et non en son remplacement définitif.
271 avoir + d'inspecteurs ou mieux de privatiser
275 Les inspecteurs sur le terrain et nul part ailleurs lis n'ont a aucune compétence pour. Organiser des contrôles dans nos établissements
276 LA PRIVATISATION
277 Augmenter le nombre d'IPCSR.
278 la suppression de l'examen théorique pour plus d'examen pratique

www.mon-enquete-enligne.fr

RÉPONSES D'ADHÉRENTS À NOTRE PROJET

Bonjour,

Tout d'abord, je souhaite vous féliciter pour la force de travail. Belle énergie, beau dynamisme. Merci à tous les intervenants pour le respect de vos engagements.

Vous vous exprimez sur l'avenir et je vous rejoins sur plusieurs points, mais que deviennent les auto-écoles déjà en place qui ne répondent pas aux critères d'exigences écrits sur le projet ?

Bonjour

1/ rien à jouter concernant les 23 pages de propositions
2/
les tenants et aboutissants sont détaillés
la méthodologie aussi

ne plus délivrer les FFI ou les Am ou les 7h 125: TRES BIEN CAR ON NOUS FORCE LA MAIN ET LES ELEVES AVEC LEUR PARENTS FORCENT POUR LEUR FFI

remettre les ipcsr dans le cadre des contrôles de nos établissts: excellent , depuis le temps qu' on le réclame
(j'ai pour exemple une ae qui fait de la pub avec un forfait 18h illégal , dont j'ai parlé à qui de droit, mais la réponse est "oui on sait, mais pas le temps de s 'en occuper")

Bonsoir

le projet est très intéressant dans l'ensemble.
en ce qui me concerne, ce qui m'importe actuellement c'est qu'on nous redonne nos titres de noblesse d'enseignant et non pas celle de marchand d'heures,
pouvoir a nouveau travailler et gagner nos vies comme il se doit au lieu de nous étouffer financièrement en ne pouvant pas représenter nos élèves dans des délais raisonnables.
Pourquoi ne pas attribuer des places de B+ tous les mois comme les places que nous avons tous les mois pour les B1 ?
Pourquoi ne pas revenir a l'ancienne pour chaque inscription = 1 place code,1 place conduite.
Cordialement.

Bonsoir
Je viens de prendre connaissance de votre projet de proposition de réforme des places d'examens.
Depuis peu dans la profession, un an, j'ai été « surpris » de cette organisation où l'Etat décide de la croissance de nos entreprises suite aux échecs de nos élèves (souvent prêts mais stressés par l'épreuve et par nos charmants IPCSR !)
Votre projet serait à mon sens une bonne idée pour « relancer le mammouth ».
L'élève étant « maitre » de sa place d'examen, l'évaluation non plus faite en Auto-école sont des supers bonnes idées également. (on passe souvent pour des voleurs quand l'évaluation (sur pc dans mon établissement observer pour ne pas le nommer) sort des formations à plus de 35 h alors que le confrère lui promet une formation en 20 h (quelle incompétence ou quelle arnaque !)
Je suis donc pour l'ensemble de votre projet.
Continuez dans ce sens
Mais surtout bon courage pour le faire accepter de tous !
A bientôt

Parfait, merci d'avoir eu enfin une vision objective de la profession et de la réalité actuelle.

Bonjour,

Je suis d'accord sur les propositions.
Toutefois un problème subsiste, directeur d'auto école, responsable pédagogique, niveau d'étude supérieur.....des entreprises comme les autres en quelque sorte avec des salaires.....pas vraiment comme les autres. Il me semble très difficile avec les marges actuelles de cette profession de pouvoir se professionnaliser plus. Ces modifications ne sont possibles qu'avec une augmentation considérables des salaires et donc des prestations. La question est qui va payer?
Une question importante n est pas soulevée il s'agit de la formation des enseignants actuels qui ne ressemble a pas grand chose. La profession ne sera pas crédible tant que nous emploierons des gentils organisateurs faisant office d'enseignants, je ne leur reproche rien puisque faire 10 heures par jour pour des cacahuètes c'est pas l'extase non plus. Des chefs d'entreprises ne peuvent réussir qu'avec des acteurs a la mesure de la tache et surtout les moyens. Qui va payer????????.L'état?? il n'a plus un centime! l'élève ? c est déjà beaucoup trop cher parait il!.

Merci encore pour toutes vos propositions qui j'espère feront avancer les choses .

BONJOUR

APRÈS LECTURE DE VOTRE TRAVAIL
TOUT D'ABORD MERCI DE VOUS INVESTIR DE CETTE FAÇON POUR NOTRE PROFESSION

JE TROUVE QUE VOTRE DOCUMENT EST BIEN ORGANISE ET QU'IL TIENT COMPTE DE TOUS LES ACTEURS DE LA PROBLÉMATIQUE

JE PENSE AUSSI QU'IL Y A EU UN SOUCI D'ÉQUITÉ DE VOTRE PART CONCERNANT TOUS LES ACTEURS, AUTO-ÉCOLES, ÉLÈVES, IPSCR , ÉTAT

Accord 100%.

Bonjour,

Globalement d'accord avec les propositions faites à quelques exceptions près :

- ramener à 3 examens pratiques la validité de l'ETG : difficultés supplémentaires pour les élèves ayant eu du mal à obtenir l'ETG et dont on sait qu'il y aura des difficultés à réussir l'examen pratique (pédagogiquement, certains élèves ont besoin d'être confrontés plusieurs fois à l'examen pratique pour le réussir). Le but, ici, est de permettre à ces personnes d'obtenir leur permis quel que soit le délai et le nombre de passation de l'examen pratique
- le niveau demandé au futur directeur d'établissement : n'oublions pas que beaucoup de gérant ont fait peu d'études en dehors du Bepecaser et auront grandes difficultés à obtenir le cézame. Pour autant, ils peuvent être de très bons pédagogues. Peut être serait il préférable d'augmenter les contrôles inopinés visant principalement les établissements ayant fait d'objet de plaintes auprès du conseil de l'ordre nouvellement créé. Etant titulaire du BAFM, je militerais pour une revalorisation des diplômes mais pas au détriment de petits établissements qui fonctionnent bien non pas grâce au niveau élevé des diplômes obtenus mais par un amour du métier et une honnêteté sans faille.

Réponse : bonjour et merci pour votre message ! Nous avons supprimé la réduction du nombre d'épreuves pratiques à 3 ☺

Bonjour,

J'ai lu avec grande attention le document que vous nous avez fait parvenir le 15/10.
Je suis partisans de ce projet, car je suis convaincu du bien fondé d'une évolution importante de notre profession.
J'avais adhéré au projet initial, autoecoleautrement , dont est issu en partie votre proposition actuelle.

Comme beaucoup de collègues je sais pertinemment que si la profession n'évolue pas, ne change pas, nous allons droit dans le mur à tout point de vue.
Maintenant, pour arriver à un tel changement, cela va être très compliqué je pense, car en France le moindre petit changement suscite des réactions incroyablement négatives!, de plus le lobbying de certains pseudo groupements, de certains syndicats privé et public vont certainement mettre des battons dans les roues de ce projet.
En France on aime bien se regarder le nombril plutôt que de regarder devant soi, et se demander comment on peut faire pour s'améliorer et aller de l'avant, avancer!
Les syndicats des IPCSR, qui mettent en avant le maintien du service public, me font rire jaune, quand on voit ne serait ce que les conditions dans lesquelles on nous traite dans les services administratifs, les conditions dans lesquelles les élèves sont reçus pour les examens sur certains centres,(pas d'abris en cas d'intempéries, pas de toilettes etc).
Malgré cela, j'ai envie d'y croire, j'ai envie que cela change, évolue, vers une profession plus autonome, plus responsable, et cela conditionne mon avenir personnel dans la profession.

Union Nationale des Indépendants de la Conduite

REMERCIEMENTS

A tous ceux qui ont apporté leurs contributions, administrateurs de l'UNIC, adhérents mais aussi amis extérieurs qui ont pris la peine de lire notre projet et de nous donner leurs avis.

"C'est un bon dossier, révélateur d'un travail de fond faisant honneur tout à la fois à la profession, et, plus encore, à l'UNIC.

- La présentation est globalement bonne, a fortiori en ayant pour base une présentation objective de la situation actuelle..."HL

"tu as fait un travail de titan" ED

"Merci pour votre envoi.
Je constate effectivement que le travail a été soutenu et que le projet a considérablement évolué.
Sur le fond, je suis OK.
Je me suis permis quelques petites suggestions, bien minimes au regard de la quantité de travail que représente ce projet.
A vous maintenant de le porter et de convaincre !
Je reste à votre disposition " XP

L'UNIC