

Analyse et position

-

Propositions / préconisations du rapport parlementaire



Proposition n° 1 : supprimer l'obligation, pour obtenir un premier permis de conduire avant 21 ans, de détenir une attestation de sécurité routière (ASR) pour les jeunes déscolarisés ou non scolarisés en France, pendant la période d'enseignement secondaire, afin de ne pas créer une contrainte supplémentaire pour l'accès au permis de conduire

Pour l'UNSA-SANEER, la notion de continuum éducatif est importante. Ce continuum permet l'éveil à la sécurité routière des jeunes dans le cadre de leur scolarité (ASSR1 en 5ème et ASSR2 en 3ème). Le passage de l'ASR peut être considéré comme une « session de rattrapage » afin de permettre l'inscription au permis de conduire. De ce fait, n'entrant plus dans le cadre d'un continuum, l'ASR peut devenir un frein à l'accès au permis de conduire. De plus, dans tous les cas, le tronc commun est l'apprentissage des règles du code de la route et le passage de l'ETG. De ce fait, l'UNSA-SANEER est favorable à cette proposition. Bien entendu, l'UNSA-SANEER considère que l'ASR doit rester obligatoire dans le cadre des jeunes désirant obtenir la catégorie AM.

Proposition n° 2 : enrichir le contenu pédagogique de l'ASSR 2 et mettre en place un accompagnement des apprentissages des règles de circulation, en sécurité, sur l'espace public. Expertiser l'inscription de l'ASSR2 au programme de la classe de 4^{ème} afin de garantir que tous les jeunes de 14 ans aient bénéficié de cet enseignement.

Pour l'UNSA-SANEER, l'ASSR2 doit évoluer. Un enrichissement du contenu pédagogique ne peut être que bénéfique. L'inscrire au programme des classes de 4ème permettra aux jeunes désirant quitter la filière généraliste d'en bénéficier.

Proposition n° 3 : renforcer le continuum éducatif tout au long de la scolarité en développant les contenus, en ouvrant la formation des élèves aux professionnels de la conduite et en tenant compte des nouvelles mobilités pour permettre aux élèves d'avoir une connaissance approfondie du code des mobilités.

Cette mesure nous semble devoir être développée et nous interroge. Ouvrir la formation des élèves aux professionnels de la conduite telle que définie dans le rapport : les associations spécialisées, les compagnies d'assurance, les associations de prévention routière, les associations familiales, les forces de l'ordre, les IDSR, les écoles de conduite.

L'UNSA-SANEER regrette que les IPCSR et DPCSR ne soient pas pressentis pour intervenir dans le continuum éducatif des jeunes. En ce qui concerne l'appel à des enseignants, nous estimons que

seules les grosses structures pourront se permettre de libérer leurs enseignants pour effectuer ces actions. Si des intervenants du monde de l'enseignement sont choisis, l'Education nationale devra être attentive aux règles de déontologie.

Proposition n° 4 : favoriser les expérimentations pour adapter les messages de prévention aux territoires, notamment dans les DROM-COM.

Toutes mesures favorisant la compréhension des messages de sécurité routière sont à expérimenter.

Proposition n° 5 : prévoir un temps collectif d'échange pour l'apprentissage du code de la route et donner la possibilité à tous les jeunes de présenter l'épreuve théorique générale lors de la phase obligatoire du service national universel.

L'UNSA-SANEER est favorable à ce qu'un module sécurité routière, apprentissage des règles du code de la route collectif et passage de l'épreuve soit inscrit dans le cadre de la formation du SNU. L'épreuve devra être sécurisée.

Proposition n° 6 : donner la possibilité à tous les jeunes accomplissant le service national universel volontaire de longue durée, la réserve nationale et le service civique de passer l'épreuve pratique du permis de conduire, pendant cette période, à titre gratuit.

Cette proposition s'appuie sur le décret n° 2017-328 du 14 mars 2017 qui permet l'attribution d'une prime de 1000 € pour les réservistes de la garde nationale pour financer leur formation.

Cette prime est insuffisante au vu du coût si on veut considérer la gratuité proposée dans cette mesure.

L'UNSA-SANEER est favorable à cette mesure à condition de réévaluer le montant de la prime et que, bien entendu, l'examen de l'épreuve pratique soit passé avec un IPCSR suite à une formation de qualité.

Proposition n° 7 : revoir l'épreuve théorique générale et y introduire des épreuves concernant le code de la route, notamment la maîtrise de la signalisation en utilisant les outils d'analyse de données et les retours des plateformes internet. Clarifier et simplifier les questions afin de favoriser l'accessibilité de cet examen.

Pour l'UNSA-SANEER, il est impératif de revoir le contenu de l'ETG et de réintroduire des questions de réglementation. La base même du code de la route !

Toute mesure permettant la bonne compréhension des questions est bien entendu souhaitable.

Proposition n° 8 : développer un vivier d'accompagnateurs pour encadrer les conduites accompagnées et supervisées afin que chaque candidat puisse bénéficier de ces dispositifs.

Cette préconisation a déjà été faite lors des travaux du groupe de travail Gilbert. L'appel au bénévolat ne semble pas être suffisamment motivant.

Proposition n° 9 : expertiser l'abaissement à 17 ans de la limite d'âge pour la délivrance d'un permis B, valable uniquement sur le territoire national. Cette faculté serait ouverte aux élèves en conduite accompagnée qui ont satisfait les obligations minimales (3 000 kilomètres, rendez-vous pédagogiques) et réussi l'épreuve pratique du permis de conduire. À 18 ans, le jeune disposerait d'un permis de conduire de droit commun.

L'UNSA-SANEER s'interroge : Est-ce que cette mesure va baisser l'accidentologie des jeunes de 18 à 25 ans ? Cette mesure nous laisse particulièrement perplexes. Le but est-il de fluidifier l'accès au permis ? Ou de réduire l'accidentologie ?

Proposition n° 10 : L'article R. 213-1 du code de la route prévoit que : « *Les agréments visés à l'article L. 213-1 sont délivrés pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu d'implantation de l'établissement* ». La mission propose de le compléter par les mots « *Cet agrément a une portée nationale* ».

L'UNSA-SANEER est favorable à cette proposition dès à présent inscrite dans la loi et confirmée par la jurisprudence.

Proposition n° 11 : compléter le livret d'apprentissage par la précision de l'identité du moniteur et le numéro de son autorisation d'exercer ou de l'accompagnateur bénévole et de son numéro de permis de conduire et rendre la présentation de ce livret obligatoire lors de l'épreuve pratique.

L'UNSA-SANEER est favorable à cette mesure qui permettra d'éventuels contrôles quant au travail dissimulé. Les vérifications à effectuer, lors de la présentation, par l'IPCSR doivent être définies.

Proposition n° 12 : examiner une baisse de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pour les prestations relatives au permis de conduire dès lors que la directive en projet proposée par la Commission européenne sera adoptée.

L'UNSA-SANEER est favorable à toute baisse des impôts quels qu'ils soient. Bien entendu, une telle baisse de la TVA doit se faire au bénéfice des clients et non pas, participer à l'augmentation des marges.

Proposition n° 13 : définir et diffuser un contrat type (proposé par la DGCCRF) afin de garantir au candidat la transparence dans son parcours d'apprentissage de la conduite.

L'UNSA-SANEER est favorable à cette mesure afin de clarifier la lecture du contrat et de favoriser la concurrence.

Proposition n° 14 : mettre en place (Délégation à la sécurité routière – DSR) un portail internet national permettant : d'accéder à l'inscription gratuite auprès de l'agence nationale des titres sécurisés (ANTS) à l'examen théorique général et à l'épreuve pratique ; d'identifier les acteurs qui proposent un accompagnement personnalisé et notamment le vivier d'accompagnateurs bénévoles pour chaque territoire en coordination avec les Régions ; de connaître le niveau de prestations offertes par chaque école de conduite, par exemple la durée précise d'un cours de conduite ; de publier les taux de réussite médians aux épreuves pratiques par école de conduite (assorti, si l'école le souhaite, d'un tableau présentant les taux de réussite en fonction d'un nombre d'heure de pratique, par profil type) ; d'accéder à l'information sur les modalités d'accompagnement financier.

L'UNSA-SANEER est favorable à cette préconisation dès lors que la DSR en est le maître d'oeuvre.

Proposition n° 15 : parallèlement à la mise en place du label, il conviendra d'organiser une concertation de l'ensemble des acteurs du secteur, sous l'égide d'une personnalité qualifiée, pour définir la liste des prestations réalisées par les écoles de conduite qui seront portées à la connaissance du public sur le portail internet (proposition n° 14) notamment sur toutes les dimensions qualitatives et pédagogiques des prestations. Cette liste de critères remplacera le label actuel. Les conditions pour bénéficier des aides publiques ne seront pas liées au respect de tous les

critères de cette liste. Cette dernière devra être mise en place dans un délai de six (6) mois à compter de la remise de ce rapport. Les contrats de labellisation déjà conclus ne seront pas remis en question.

L'UNSA-SANEER constate que le label qualité est dorénavant « mort né » car en effet, bien que le décret ait été publié en février 2018, sa mise en place a été reportée de manière incessante. Le choix et la mission de la « personne qualifiée » vont être difficiles et ardues.

Proposition n° 16 : étendre le dispositif de suramortissement voté en première lecture du Projet de Loi de Finances 2019 par l'Assemblée nationale au simulateur de conduite.

Cette mesure permettra de favoriser l'achat de simulateurs par les EECA.

Proposition n° 17 : promouvoir des modalités innovantes d'apprentissage de la conduite comme le recours à des simulateurs pour appréhender les manœuvres et les « mises en situation » au regard de certaines situations d'urgence (freinage d'urgence, conduite de nuit, sous la pluie / ou la neige) et augmenter le nombre d'heures d'apprentissage sur simulateur à dix heures ; promouvoir le permis de conduire sur les véhicules à boîte automatique et réduire à trois (3) mois le délai permettant sa transformation en permis « classique ».

L'utilisation de simulateurs modernes et performants peut être intéressante afin que l'élève appréhende les situations de conduite qui ne peuvent être vues en situation de conduite réelle de par des conditions climatiques etc... (conduite neige/verglas, conduite en montagne, conduite en cas de brouillard ...). Les 10h préconisées ne doivent pas être obligatoires mais adaptées à l'apprenant. Dans tous les cas, rien ne remplacera la conduite réelle avec un enseignant.

L'UNSA-SANEER est attachée à ce que l'apprentissage sur simulateur reste supervisé par un enseignant de la conduite.

En ce qui concerne la réduction du délai afin de permettre la transformation du permis boîte automatique en boîte « mécanique » de 6 mois à 3 mois, pour le SANEER, c'est un faux débat. En effet, rien ne prouve que dans ces périodes, l'usager ait effectivement conduit ce type de véhicule lui permettant de bénéficier de l'expérience requise.

Proposition n° 18 : développer un portail internet qui permette au candidat d'accéder facilement aux aides au financement du permis de conduire. Présenter ce portail lors des journées du service national universel. Expertiser la mise en place d'un guichet numérique, décliné au niveau régional, afin d'orienter et d'accompagner les demandeurs d'un financement du permis de conduire. Ce dispositif national serait piloté par les régions, au plus près des territoires.

L'UNSA-SANEER est favorable à cette mesure. Un portail internet centralisant l'ensemble des informations relatives au financement du permis de conduire permettra un meilleur accès à celui-ci.

Proposition n° 19 : désintermédier l'attribution des places de l'examen pratique en mettant en place un calendrier en ligne pour l'intégralité du territoire national, à l'instar de l'expérimentation en cours pour les candidats libres.

L'UNSA-SANEER est très favorable à cette mesure qui est une revendication de longue date de notre syndicat.

La désintermédiation, c'est à dire l'inscription à l'examen du permis de conduire directement par les usagers du service public auprès de leur administration. C'est une évidence pour notre syndicat et même un impératif pour notre avenir. Le système actuel d'attribution des places d'examen est obsolète. Il est devenu dangereux pour l'avenir du service public des examens du permis de

conduire. En effet, depuis que le délai d'attente des candidats est pris en compte comme indicateur de performance de la politique publique, il est impératif que l'administration prenne en main ce qui influe sur cet indicateur (voir édito du 14 février dernier).

Sur ce point, l'UNSA-SANEER n'a pas changé de position. Bien entendu, notre syndicat veillera à ce que cette application informatique permette le regroupement des candidats d'un même EECA. Il n'est pas dans notre idée que les IPCSR soient dans l'obligation d'évaluer 13 candidats dans 13 véhicules différents. La déclaration par les candidats du numéro d'agrément de leur établissement de formation, lors de leur inscription, permettra le regroupement de ceux-ci. Le SANEER veillera à ce que cette proposition soit entendue et acceptée par la DSR.

Proposition n° 20 : afin d'éviter que les candidats ne se présentent plusieurs fois et dans des délais très courts : facturer la seconde inscription à l'examen pratique et limiter le passage à une fois tous les quinze jours.

Pour sa part, l'UNSA-SANEER est attachée à la gratuité de l'examen. Toutefois, nous sommes favorables à une facturation en cas d'absence non justifiée du candidat.

Limiter le passage de l'examen à une fois tous les 15 jours nous apparaît cohérent avec la possibilité de compléter sa formation suite à un échec. Le bilan de compétences effectué par l'IPCSR sera, peut-être, enfin pris en compte afin d'orienter ce complément de formation sur les lacunes du candidat.

Proposition n° 21 : garantir l'homologation du véhicule à double commande présenté à l'examen pour permettre à tous les candidats d'être traités de la même façon. Si l'école de conduite dispose d'un véhicule disponible le jour de l'examen, elle pourrait d'ailleurs accompagner le candidat comme dans le système actuel.

L'UNSA-SANEER est attachée aux textes. Ecrire que des IPCSR « zélés » refusent des véhicules loués relève, tout au plus, de cas particuliers et isolés.

Les caractéristiques des véhicules d'examen sont régies par l'article 10 de l'arrêté du 19 février 2010 relatif aux caractéristiques des véhicules d'examen.

Une homologation spécifique est-elle souhaitable?

Proposition n° 22 : faire évaluer par le ministère de l'Intérieur les mesures complémentaires de recrutement d'inspecteurs du permis (détachement de militaires ou policiers ; réduction de la durée de formation de certains inspecteurs ; organisation de concours d'inspecteurs locaux –Île de France par exemple).

Le recrutement par détachement entrant de militaires, de policiers ou de tous agents de la catégorie B de la fonction publique est déjà possible et prévu par les textes.

La réduction de la durée de formation de ces agents est uniquement possible quant à l'allègement du module relatif aux droits et obligations du fonctionnaire.

En ce qui concerne l'organisation de concours à affectation locale, par le passé, le ministère de l'Intérieur a déjà utilisé ce type de concours national à affectation locale. Le SANEER est favorable à ce type de recrutement.

Proposition n° 23 : étendre l'expérimentation du Groupe La Poste à d'autres entreprises assurant des missions de service public.

L'UNSA-SANEER est attachée aux statuts particuliers des corps des IPCSR et DPCSR et à leurs missions.

Le SANEER refuse catégoriquement cette proposition.