



REMARQUES, CONTRIBUTION ET PROPOSITIONS DU CNPA FORMATION DES CONDUCTEURS SUR LE PROJET DE RAPPORT DE MADAME FLORENCE GILBERT

Ce document a le mérite de proposer un parcours mettant la formation en avant du système.

*Il est fidèle à l'esprit des débats et aux propositions mises en avant par les différents acteurs.
Cependant, plusieurs remarques se font jour :*

Point 1.1 troisième paragraphe : il est trop fort de parler de « gouffre financier » pour les élèves. Il serait plus responsable de parler de « budget important »

dernier paragraphe, il est fait état d'une diminution du taux de réussite après une augmentation de places disponibles, ceci est logique, mais ponctuellement. Les écoles de conduite ont des élèves en attente qui prennent peu ou pas d'heures de formation après un échec à l'examen pratique. Les automatismes de conduite ne sont pas construits après quelques dizaines d'heures de formation pratique et le niveau souhaité, voire atteint, ne perdure qu'avec de l'entraînement. Un apport supplémentaire de places permettra de présenter ces élèves en attente ; d'autant plus qu'il y a souvent dégradation de la relation de confiance entre l'école de conduite et l'élève.

Dans un premier temps, seront présentés à l'examen des candidats avec un niveau en déclin mais ne souhaitant pas ou n'ayant pas le temps ou la possibilité de prendre quelques cours pratiques supplémentaires. Les résultats obtenus baissent. Ceci est éphémère. Si le volume augmenté de places n'est pas ponctuel, alors un équilibre se forme et les taux de réussite remontent à un niveau initial, voire meilleur du fait de la réduction du stress dû au long délai d'attente en cas d'ajournement. C'est la raison principale pour laquelle nous avons demandé que pour les examens supplémentaires un délai de prévenance suffisant (*10 jours minimum*) soit prévu pour les écoles de conduite. Cette disposition a été reprise dans la lettre de missions du ministre Valls du 20 décembre 2013.

Point 1.2 : Patrice Bessone est Membre du CNSR au titre du CNPA et des écoles de conduite, mais également Membre du CSER.

Point 1.4.2 : il convient d'ajouter un paragraphe dans un système où l'offre en places d'examens se rapproche des besoins. La MNA n'étant qu'un mode de calcul, le mode d'attribution des places aux écoles de conduite reste un sujet relevant **des mesures d'urgence**. Nous rappelons, ici, les trois propositions du CNPA formulées lors de la commission nationale de suivi du 27 mars 2014 :

- extension de la population de référence aux « B2 »,
- conservation des places restituées par l'école de conduite pour une utilisation ultérieure,
- fixation d'un minimum de quatre places par mois pour toutes les écoles de conduite

N.B. : Point 1.4.5, le délai probatoire est de 3 ans et non de 2.

Point 1.4.7: c'est moins le nombre d'IPCSR qui est insuffisant que le temps de travail qu'ils consacrent aux examens pratiques du permis de conduire. Le CNPA demande que la durée de l'épreuve pratique du permis de conduire soit ramenée à 32 minutes (*dont 25mn de conduite effective conformément à la Directive européenne*). Ce gain de temps par épreuve permettrait d'effectuer une épreuve supplémentaire par jour. ***1 épreuve, multipliée par le nombre d'IPCSR B et multipliée par le nombre de jours ouvrés***, le gain en offre est considérable !

Le CNPA dénonce les inégalités territoriales depuis de nombreuses années. Il faut y mettre un terme, afin que les conditions de délivrance des agréments préfectoraux aux écoles de conduite, les conditions de calcul des droits aux écoles de conduite, les critères d'attribution des places supplémentaires, les conditions d'enregistrement des dossiers d'inscription (Cerfa 02), l'organisation des séances ETG, l'organisation des examens pratiques et les conditions de délivrance des permis de conduire (*pour le demandeur*) soient identiques dans tous les départements.

Point 2.1 avant dernier paragraphe : l'évaluation des connaissances actuelles est qualifiée comme inadaptée. Nous pensons au contraire qu'un QCM regroupant un nombre important de candidats et soumis à l'objectivité d'une machine est le meilleur moyen de gérer les évaluations des connaissances. Le nouveau programme et le nouveau livret, vont faire évoluer l'apprentissage vers une meilleure compréhension des règles et de soi-même, et vont donc faire évoluer les comportements. Cet aspect du rapport BERTRAND n'a pas à être repris car il ne cible pas ce qui doit être amélioré.

Point 4 : le terme « cohérence » devrait être remplacé par « objectif ».

Point 4.1 : la phase 2 et la phase 3 doivent être regroupées sous le titre « Formation Initiale ». La Phase 2 présentée dans le rapport devenant « la formation préalable » et la Phase 3 « la formation complémentaire ».

Point 4.2 (explications) : dans le sigle A.S.S.R., il y a « scolaire ». Pour le CNPA, le bon sigle serait « A.S.R.2 », plus adapté à la situation.

Point 4.2.1 : (proposition) : « sacralisé » est un terme religieux, inadapté à la situation. La phrase deviendrait : "*l'objectif de ce dispositif est de valoriser l'ASSR2 dans son rôle d'étape importante dans le parcours du candidat*".

Il faut remplacer à cet endroit « permis de conduire » qui est trop réducteur et le remplacer par « formation initiale ».

L'A.S.S.R. 2 est « importante » et non « majeure ».

A la fin du paragraphe (*proposition*) pour remédier à l'engorgement des GRETA, il faut que les A.S.R. puissent être délivrées par les écoles de conduite. Il est important et urgent de travailler sur cette possibilité, à défaut nous continuerons à exclure des milliers de citoyens (*non scolarisés à l'Education Nationale*) du continuum éducatif que nous tentons de mettre en place actuellement.

Point 4.2.2 (proposition) : ce n'est pas la suppression du volume minimum de formation de vingt heures de pratique, mais son augmentation qui correspond à la réalité actuelle. Dans

cette hypothèse, il faut augmenter le seuil plancher et imposer 25 heures ou 30 heures de pratique minimum.

Cependant, nous savons que la crise actuelle que subissent les familles ne permet pas une telle augmentation du volume minimum de formation. Pour répondre à cette évidence, il est préférable de garder le volume minimal de formation pratique à 20 heures.

De plus, nous souhaitons dispenser un minimum de formation théorique. On peut penser qu'un texte qui interdirait la proposition commerciale de forfaits impersonnels aurait un effet plus intéressant. De fait, le contrat précède la formation et inclut un nombre d'heures de formation personnalisé après une évaluation initiale. Toute proposition forfaitaire devrait être soumise à une évaluation et donner lieu à un forfait personnalisé. Les propositions commerciales ne pourraient présenter que des tarifications unitaires et tout forfait personnalisé devrait comprendre les minima pratique et théorique définis par arrêté.

Pour le CNPA, il conviendrait de modifier la réglementation afin que l'enseignant de la conduite soit le seul décideur du « bon moment » pour présenter un candidat à l'examen, alors que dans l'état de la réglementation actuelle, chaque élève peut prétendre être présenté à l'examen dès les vingt heures de pratique effectuées. Dans le cas contraire, l'AFFI n'aura plus aucune légitimité. Nous rappelons - comme cela a été dit dans la proposition - que la formation doit être affinée au cas par cas, une évaluation ne peut pas être un devis contractuel engageant les parties, mais un acte pédagogique permettant d'avoir une vision d'ensemble du parcours de formation. Le CNPA demande que la réglementation relative au contrat de formation liant l'école de conduite à l'élève soit modifiée.

Point 4.2.5 : pour le parallélisme des formes, sachant qu'il y a déjà deux RVP obligatoires en A.A.C., il en faut un supplémentaire dans la nouvelle structuration (*pendant la période probatoire*) et trois RVP pour les candidats ayant suivi l'enseignement traditionnel (*pendant la période probatoire*).

Point 4.3 (propositions) : l'A.A.C. pourrait commencer à 15 ans. Pour le CNPA, il faut garder l'obligation de l'ETG et la maintenir à 16 ans. Si nous souhaitons que le jeune débute à 16 ans, pour le CNPA il faut autoriser l'inscription administrative à 15 ans et demi. Pour le parcours de formation pratique et une préparation à l'ETG, six mois nous paraissent suffisants. Nous n'envisageons pas qu'un jeune s'inscrive à 15 ans, fasse une formation assez rapidement et attende ses 16 ans pour passer l'ETG. Un tel schéma amènerait à supprimer l'obligation d'ETG pour la conduite accompagnée et nous aurions comme de 1988 à 1990 des jeunes qui conduiraient sans avoir suivi de cours théoriques et sans vérification des données élémentaires de circulation.

Point 5 (1ère proposition) : nous retrouvons, comme dans d'autres passages de ce projet, de la notion « d'élève prêt ».

Cette notion est très subjective car elle ne tiendrait compte que des comportements observés en cours comme étant ponctuellement et contextuellement corrects. La situation d'examen entraîne bien d'autres paramètres. La notion « d'élève prêt » correspond à la validation de l'ensemble des objectifs du programme de formation. Le nouveau livret d'apprentissage reprend bien cette définition dans son préambule.

Ainsi, un élève qui est prêt n'est pas un élève qui est reçu à coup sûr, et l'inverse est aussi vrai. Si les écoles de conduite ne présentent à l'examen que des élèves prêts, aurons-nous 75 ou 80 % de réussite ? Rien n'est certain !

Point 5 (proposition) : le CNPA est en accord avec la délivrance systématique de l’AFFI, mais il faudra un changement de la réglementation, comme expliqué ci-dessus. L’AFFI devra être délivrée par l’école de conduite au moment où l’élève sera prêt au regard de ce qui précède et non selon le bon vouloir de l’élève. Il est à noter que cette AFFI n’est pas un « ticket gagnant » pour l’examen du permis de conduire.

N.B. : la demande de délivrance de cette AFFI par un opérateur extérieur émane d’une seule organisation professionnelle, le CNPA y est fermement opposé. Nous ne voulons pas de superviseur des écoles de conduite.

Point 5 (débriefing post-examen) : pour le CNPA ce serait une avancée indéniable par rapport au « jugement unilatéral » actuel. Toutefois, l’ADR empêche la mise en place de cette initiative

Point 5 (optimisation des centres d’examens) : Pour le CNPA, un groupe de travail idoine doit être constitué pour veiller à ne pas appauvrir le milieu rural en supprimant ses centres d’examens, de manière unilatérale. Et quelle que soit la décision finale, il convient de conserver les engagements précédents qui consistent à ne supprimer un centre d’examen qu’après concertation avec les organisations professionnelles représentatives localement.

Point 5 (optimisation des lieux de concertation) : la proposition du CNPA est que la composition d’une nouvelle instance doit être calquée sur l’actuelle composition des CLS (*les représentants d’organisations d’exploitants, les représentants des OS d’IPCSR et de DPCSR*) à laquelle pourrait être ajoutée une organisation de consommateurs. Les champs de compétences de cette nouvelle instance seraient :

- l’étude des dossiers de demandes d’agrément d’écoles de conduite,
- le suivi des statistiques départementales (*nombre d’examens effectués, nombre d’inscriptions sur la période écoulée, etc.*)
- le suivi de l’application de la méthode d’attribution de places d’examens (*quelle que soit cette méthode*) et surtout des critères d’attribution des places supplémentaires.
- le suivi de l’application des instructions ministérielles au plan local
- la compétence de contrôle des écoles de conduite (*la profession qui contrôle la profession*) en présence des seuls représentants de l’Etat (*préfet, DDTM*)

Point 5 (création d’un label) : la dernière proposition retient la faveur du CNPA car la création d’un Ordre Professionnel des exploitants d’écoles de conduite permettrait le contrôle de la profession par la profession. L’Ordre Professionnel qui existe dans d’autres métiers est une réussite sur le plan qualitatif de ces professions. C’est la piste retenue par le CNPA dans le volet « qualité des écoles de conduite ».

Point 6.1 (dernière proposition) : le CNPA n’est pas favorable à l’ouverture du dispositif « permis à un euro par jour » aux auto-écoles sociales car ces structures sont déjà financées par des fonds publics.

Point 6.3 : pour le CNPA, les auto-écoles associatives doivent obtenir leurs places d’examens à travers la MNA. Les sortir de cette méthode reviendrait à organiser des séances particulières, donc à mobiliser des IPCSR spécialement pour leurs candidats. Cette dérogation était accordée aux centres de formation du groupe lourd jusqu’en 2010, date à laquelle la DSCR nous a expliqué qu’avec la nouvelle version d’AURIGE ce n’était plus possible de fonctionner hors MNA.

Par ailleurs, sortir les auto-écoles associatives du système général (MNA), nous priverait des informations statistiques, indispensables pour le bon suivi de la répartition des places d'examens et des délais de présentation aux examens.

Point 6.4 : Ce module est prévu dans les contenus de formation du Titre Professionnel d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière.

Point 6.5 (*mesures économiques en faveur des écoles de conduite*) : ce volet économique n'a effectivement pas été débattu en profondeur au sein du groupe de travail.

S'il est évident qu'en premier lieu, ce sont les candidats au permis de conduire qui sont victimes des délais inadmissibles d'attente pour le passage de l'examen du permis de conduire, il est également visible que la situation économique des écoles de conduite et des centres de formations professionnelles se dégrade.

Dans les départements où les délais de passage aux examens sont annoncés longs, voire très longs, les élèves ne s'inscrivent pas à la formation ce qui engendre une baisse du Chiffre d'Affaires et par voie de conséquence de trésorerie.

Les délais d'attente ne sont pas la seule raison de la baisse d'activité ou des difficultés de trésorerie. Il est également factuel que le pouvoir d'achat est moindre, que les entreprises du secteur des transports routiers et de voyageurs subissent la crise, mais la situation d'une offre de places d'examens bien trop faible contribue aux difficultés des entreprises.

Notre secteur est depuis de nombreuses années « créateur d'emplois ». Depuis deux ans, nous constatons un ralentissement des embauches et dans certains départements, les licenciements commencent.

Ce point mérite d'être inséré dans le rapport, afin de sensibiliser l'opinion publique, mais également monsieur le ministre de l'Intérieur sur cette situation économique dégradée.

Concernant les deux mesures citées dans le rapport, seule la détaxation des carburants bénéficiera aux entreprises. L'abaissement du taux de TVA bénéficiera aux consommateurs, mais ce serait une bonne réponse « au permis trop cher », slogan que l'on entend dans tous les médias.

Un point très important bénéficierait au secteur professionnel : la communication. Il est essentiel que l'Etat inverse la communication à l'égard des écoles de conduite. Cette communication est absente, voire dégradante pour notre profession. Le fait que le délégué interministériel fasse état publiquement de la qualité du travail réalisé par les écoles de conduite ou que le ministre de l'Intérieur prononce le terme « auto-école » dans ses éloges aux responsables des bons résultats de la politique de Sécurité Routière seraient des signes forts de reconnaissance pour le public et aiderait l'économie du secteur.

Remarques supplémentaires

Les examens spécifiques

Ce groupe de travail n'a pas travaillé sur les délais d'attente liés à l'offre d'unités des catégories du groupe lourd (C, D) et des catégories deux et trois roues motorisées (A).

Si la priorité ministérielle concernait les délais d'attente aux examens de la catégorie B, l'impact des autres catégories sur ces délais d'attente est indéniable.

S'agissant des catégories du groupe lourd, les candidats sont des salariés ou des futurs salariés et les délais d'attente sont insupportables pour les entreprises, mais également pour les financeurs de ces formations avec lesquels nos centres de formation ont des engagements contractuels à respecter.

Il conviendrait de regarder attentivement les problèmes rencontrés par ces centres de formation et par leurs clients candidats.

Temps de travail consacré aux examens du permis de conduire

Ce rapport est de qualité, mais il ne fait pas état des chiffres étudiés lors des dernières séances et qui font, selon nous, partie intégrante de la réflexion commune qui doit en émerger.

En effet, il a été démontré en séance, à l'appui des chiffres transmis par la DSCR que les IPCSR consacrent - en moyenne France - 137 jours aux examens du permis de conduire.

Ce chiffre est nettement insuffisant et confirme ce que le CNPA revendique depuis quatre ans : **le temps de travail des IPCSR, consacré aux examens pratiques, doit augmenter pour atteindre 70 à 80% (au lieu de 50% aujourd'hui).**

Cette mesure prise et associée à « d'autres agents pour surveiller les séances ETG » règlera en grande partie le problème posé dans la lettre de mission du groupe de travail.

Faute de prendre ces mesures, il conviendra de confier la gestion de l'examen du permis de conduire à une agence en délégation de service public (*voir scénarii 4 ou 5 du point 8 du rapport*) avec des renforts humains issus du secteur privé et d'instaurer un droit d'examen pour chaque présentation.