



Paris, le 25 avril 2023

Audience
Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière / Délégué
Interministériel à la Jeunesse
SANEER & SR

Le 21 avril 2023

Présents

Pour l'administration :

D.S.R. :

- Florence GUILLAUME, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière
- David JULLIARD, adjoint à la Déléguée
- Catherine BACHELIER, sous-directrice ERPC
- Isabelle THOMAS, cheffe du BRFPER
- Christophe DUVERNE, chef du BERPC

Pour le SANEER & SR :

- Christophe NAUWELAERS, SG
- Martine FOLTZER, SGA
- Christine FROMM, SGA

Une délégation du SANEER & SR a rencontré Mme Florence GUILLAUME, Déléguée Interministérielle à la sécurité routière (DISR).

M. Mathieu MAUCOURT, Délégué Interministériel à la Jeunesse (DIJ) a été retenu et n'a pas pu être présent.

Mme GUILLAUME souhaite redonner tout d'abord le cadre général de cette mission « Flash »

La Première ministre a présidé une réunion visant à identifier les leviers permettant de simplifier l'accès à la mobilité et au permis de conduire dans un objectif de faciliter l'emploi des jeunes.

Les organisations professionnelles des EECA, les opérateurs agréés, les associations en lien avec la sécurité routière, les organisations syndicales sont entendus.

La DSR engage donc une concertation sur les mesures qui pourraient faire baisser le prix du permis de conduire, d'en faciliter l'apprentissage et l'accès.

Comment permettre l'accès aux jeunes au permis de conduire notamment dans les zones rurales ? Une personne sur 2 déclare l'absence de mobilité comme un frein à l'embauche.

Cette situation n'est pas nouvelle, mais le gouvernement voudrait agir au plus vite.

La DISR rappelle les éléments de contexte :

- Conseil jeunesse

Quels sont les pistes d'amélioration notamment dans les zones périurbaines et rurales pour la mobilité ?

- Loi Houlié :

Faciliter le passage du permis de conduire : améliorer la connaissance des dispositifs d'aides méconnus, extension du CPF aux différentes catégories du permis de conduire, la possibilité d'avoir recours à des agents publics comme examinateur du permis de conduire.

Pour le SANEER & SR, la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques et le décret du 29 octobre 2015 suffisaient. La loi Houlié n'apporte, sur son dernier point, l'article 3, aucune plus-value.

La DISR souhaite échanger sur 3 thématiques :

- la formation et son coût

- les délais d'attente, certains départements sont sous tension en terme d'IPCSR ou de formateurs ; de plus, la classe d'âge augmente (personnes nées en 2000-2006)

- le taux de réussite

Le SANEER & SR indique qu'il ne pourra en séance ne donner qu'un ressenti. Notre organisation syndicale interrogera ses mandants sur les sujets qui vont être abordés.

La DISR annonce que rien n'est décidé et qu'il est nécessaire d'échanger sur les différentes pistes, notamment les avantages et les inconvénients des éventuelles propositions.

Il est de plus primordial de ne pas oublier, bien entendu, l'aspect sécurité routière.

Le rapport de ces concertations doit être soumis au gouvernement pour **fin avril 2023 !**

- **Formation et coût de formation**

20h pour la boîte manuelle, 13h pour la boîte automatique.

Quid de ce socle ?

Dans la réalité, peu de personnes passent avec 20h de conduite. Cela reste à la marge pour quelques personnes prêtes plus tôt.

La DISR indique que la moyenne horaire est aux alentours de 32h.

- Le SANEER & SR rappelle que notre organisation syndicale demande la suppression depuis longtemps de ce socle mais n'est pas spécialement pour le réduire. La problématique est que ce socle de 20h est contractuel. C'est un contrat commercial et l'EECA ne peut s'opposer à la demande de leurs clients de passer l'examen à l'issue des 20h de formation.

- Il faut redonner le pouvoir à l'enseignant de décider au vu du niveau et de sa pédagogie de présenter ou non l'élève. Avec RdvPermis, on a un problème. En effet, dès que l'élève a connaissance de sa date d'examen, il supprime ses dernières heures de leçons.

- Pour le SANEER & SR, il faut supprimer ce seuil minimal de 20h, mais à la condition que l'enseignant ait un dialogue avec son élève quant à son niveau pour présenter l'examen.

On peut bien entendu estimer qu'il puisse y avoir des « abus de pouvoir » de la part de certains enseignants.

Il faut remettre l'enseignant au cœur de la formation de son élève.

Ceci, peut-il, amener des pressions de l'élève sur l'auto-école

Cela existe déjà, notamment auprès des secrétaires des EECA (agression).

- Le SANEER & SR préconise qu'à l'instar de ce qui existe pour les IPCSR, il faut un contrôle continu de la formation des enseignants. Les enseignants de la conduite devraient être assujetti à une assurance qualité. Un contrôle qualité des EECA devrait aussi être mis en place.

- L'enseignement de la conduite à titre onéreux est réglementé. Il n'y a pas de réglementation au niveau tarifaire contrairement à d'autres professions. En cas de mise en place d'une tarification réglementant le prix des prestations, des aides pourraient être prévues vers les EECA qui ont des taux de réussite « corrects ».

Il y a un problème de service rendu au client, ce problème se répercute sur le taux de réussite. Le taux de réussite qui n'est pas du fait des IPCSR mais du fait du faible niveau des candidats présentés.

Dans ce volume, il y a un nombre possible d'heures sur simulateur. Comment voyez-vous les choses ?

Le SANEER & SR estime que les simulateurs ne peuvent remplacer la pratique. Il ne faut pas augmenter le nombre d'heures sur simulateur.

Le SANEER & SR souhaite rappeler que la classe d'âge va effectivement augmenter mais le nombre d'examens effectué chaque année permet d'absorber cette tranche d'âge. Rappelons que le délai d'attente est à la deuxième présentation.

Ce qui fait le délai d'attente, c'est l'échec. Le bilan de compétence n'est pas assez exploité.

Le seul levier sur lequel nous n'avons pas travaillé lors des réformes précédentes, c'est sur la qualité de l'enseignement !

Le ministère, la DSR, les IPCSR et DPCSR ont joué le jeu : révision de la procédure d'évaluation, recrutement, examens supplémentaires... Il faut désormais travailler sur la qualité de la formation.

La prise en compte du délai médian pour évaluer l'efficacité de la politique publique est, à notre sens, un jeu de dupes.

Concernant la boîte automatique, le tarif horaire est quasi-identique, le taux de réussite est pourtant assez faible. Le fait d'encourager la formation sur la boîte automatique est-il bénéfique ? La logique générale ira vers la boîte automatique.

Pour le SANEER & SR, ce choix se fera de manière naturelle avec l'élargissement du parc automobile de véhicule électrique. Toutefois, ce n'est pas le cas actuellement. De plus, le coût élevé de l'acquisition ou de la location de ce type de véhicule fera que les jeunes conducteurs se tourneront vers les véhicules thermique bien plus abordables financièrement.

Le délai pour pouvoir effectuer la régularisation ne doit pas être modifié. On est déjà passé de 6 mois à 3 mois pour effectuer cette formation. Il faut, bien entendu, aussi contrôler celle-ci.

De plus le SANEER & SR, au vu des modifications du parc à l'avenir, préconise le retour de l'examen de régularisation, au sein des missions relevant des IPCSR.

- **Sur la question de l'âge**

Certaines choses sont sorties dans la presse.

Travail sur l'abaissement du permis de conduire à 17 ans.

2 possibilités :

- Si la personne a suivi la filière AAC, elle pourrait commencer à conduire seule à partir de 17 ans.

- Si la formation s'effectue en B traditionnel, l'élève pourrait passer l'examen à partir de 17 ans, mais ne pourrait conduire seul qu'à partir de 18 ans.

Aujourd'hui, l'âge du passage du permis de conduire se situe aux alentours de 23 ans.

Le but est de ne pas augmenter le pic de mortalité de la tranche d'âge « 17-24 ».

Il est tout de même question de sécurité routière !

Le SANEER & SR s'interroge, une étude d'impact a-t-elle été faite ? La volumétrie du nombre supplémentaire de l'examen a-t-elle été évaluée ?

Changer l'âge légal d'utilisation d'un véhicule devra passer par la loi.

Il faut rendre l'AAC attractive. Il y a un plafonnement du nombre d'apprentissage dans le cadre de l'AAC. Cette possibilité de passer l'examen et conduire seul à 17 ans peut-elle entraîner une plus grande attractivité pour cette formule ?

Le SANEER & SR peut être d'accord pour l'AAC mais reviendra vers la DISR après avoir pris attache avec ses Délégués départementaux. Il faut être vigilant quant aux décisions politiques qui pourraient avoir un impact sur le nombre/volumétrie des examens à réaliser.

- **L'ALCOVA**

L'autorisation provisoire à la conduite :

Une personne qui réalise 30h de conduite et dont l'EECA considère comme compétente, pourrait se voir accorder par son établissement une autorisation provisoire de conduite avec certaines restrictions (horaires, nombre de passager...).

Le SANEER & SR est très opposé à cette autorisation. Les EECA sont là pour former les futurs conducteurs, ils ne peuvent être juges et parties.

De plus, les restrictions de conduite envisagées : activité professionnelle, horaires etc... apparaissent, à notre sens, être une « usine à gaz ».

C'est permettre de mettre des usagers sur la route par le secteur marchand sans contrôle de l'État, sans examen d'État.

De plus si ce projet aboutissait, cela augmenterait les risques d'agression envers les IPCSR en cas d'échec à l'examen du permis de conduire.

Cet éventuel projet est la ligne rouge pour notre syndicat.

- **Taux de réussite**

La Déléguée veut connaître notre ressenti sur la grille d'évaluation ?

La grille d'évaluation a été longuement travaillée. La procédure est adaptée et la formation des IPCSR est complète.

Il nous semble qu'en terme d'éventuelle modification nous sommes tenus par la 3ème directive européenne. Nous ne sommes pas favorable à des modifications donnant une partie de l'évaluation aux EECA tel que le désire un syndicat du patronat des auto-écoles.

Pour le SANEER & SR, il y a plutôt un souci relatif à l'implantation des centres d'examen avec de grosses difficultés de circulation, entre autre en IDF, qui perturbent la complétude de l'examen et la bonne évaluation des candidats.

Il faut aussi absolument travailler désormais sur le côté « enseignement et formation ». Les IPCSR sont assujettis aux audits quinquennaux, aux audits annuels, ils ont une formation continue régulière. Il est nécessaire que les enseignants bénéficient aussi de formations continues.

- L'ETG

Concernant son coût et sa formation, les offres sont complètement différentes et variées. La DSR s'interroge sur le fait que le système est de plus en plus individualisé, numérisé, bachoté...l'Etat doit-il émettre, lui aussi, des tests en ligne gratuits ?

Pour le SANEER & SR, la réponse est oui mais différemment. Il faut revenir à la qualité de l'enseignement. De fait, pour notre organisation syndicale, il faudrait une formule du type « e-learning » avec de véritable cours sur toutes les thématiques, suivie de test à 10 – 15 questions de compréhension, avant de passer aux tests type examen. Il faut faire mieux que les autres sites sur internet surtout si ce site appartient à la DSR.

- L'égalité Femme/Homme

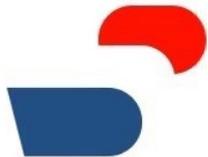
Chacun a l'impression de ne pas faire de différence. Toutefois, la réalité est que les femmes prennent plus d'heures, le taux de réussite est plus bas, par contre, le taux d'accidentologie est plus faible.

Sur la question, à quel moment le manque de confiance est de la prudence ou un manque de réflexe ou à contrario ? Comment travailler sur cette problématique ?

Pour le SANEER & SR, il peut y avoir des défiances, peut être des stéréotypes. Une formation adéquate accès sur cette problématique peut être mise en place avec un module de formation à l'INSERR. A minima une sensibilisation doit être faite. Sensibilisation auprès des IPCSR mais aussi des enseignants.

Rédacteurs :

Christophe NAUWELAERS,
Martine FOLTZER,
Christine FROMM.



SANEER & SR
DDT de la Marne
40 Boulevard Anatole France
CS 60554
51037 CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE
Cedex