

**ADDITIF AU
PROJET
AUTO-ECOLE AUTREMENT**

MAI 2007

SOMMAIRE

Préambule	Page 3
La situation actuelle	Page 4
Les acteurs	Page 5
Projet de refonte (additif)	Page 7
Axes du projet	Page 10
Avantages et apports du projet	Page 11

Préambule

Au mois de juin 2006, conscients de l'état du système formation/examen et des conséquences pour les Français qui souhaitent obtenir leur permis, mais aussi des difficultés des professionnels, nous avons lancé un projet de réforme que nous avons appelé « Auto-École Autrement ».

« Auto-École Autrement » a retenu immédiatement l'attention de tous les acteurs du système. Certains l'ont reçu positivement, d'autres y ont vu une atteinte à leur statut. Un débat s'est alors installé entre les différents acteurs.

Une proposition de loi a été rédigée par le député Jean-Paul GARRAUD, signée par une centaine de députés. Le nombre de signataires est exceptionnel pour une proposition de loi.

Nous avons écouté attentivement.

Les critiques, positives ou négatives, nous ont amené à apporter des modifications, des éclaircissements à notre projet.

La troisième directive européenne nous amène, elle aussi, à clarifier notre projet.

Nous présentons, ici, un additif au projet « Auto-École Autrement ».

La situation actuelle

Malheureusement, force est de constater que, ce que nous avons écrit en juin 2006, reste d'actualité. Nous ne pouvons que constater que la situation se dégrade, toujours un peu plus, depuis plusieurs années

La réforme du CSECAOP en CSEROP, la mise en place d'un observatoire de la profession, le permis à 1€/jour, tout cela n'a rien changé et ne changera rien.

La presse s'est emparée du problème, les nombreux articles parus dans la presse écrite, régionale (Journal de Saône et Loire, Nouvelles de Versailles, etc.) ou nationale (Auto-Plus, Le Figaro, Le Parisien), les reportages sur les grandes chaînes de télévision, TF1, LCI, France 3, les sites Internet (Les galériens du permis de conduire), tout montre que le système est malade et obsolète.

Les élèves se plaignent du coût du permis, et ne comprennent pas l'augmentation constante du nombre de leçons nécessaire à son obtention.

Les médias relaient maladroitement cette idée du permis trop cher. Maladroitement car ils oublient, ou ne savent pas, que les exploitants des écoles de conduite, mais aussi les moniteurs, ont des revenus souvent proches du SMIC, ce qui est très peu au regard de leur mission.

Les exploitants sont soupçonnés de vouloir toujours plus de leçons, les tensions sont de plus en plus fréquentes entre les professionnels qui ont pour mission d'apprendre à conduire et des élèves qui ne comprennent pas que les 20 heures (minimum) obligatoires ne suffisent plus.

L'Etat, soucieux d'améliorer la sécurité routière, entend durcir l'accès au permis, le niveau doit monter, toujours plus. A cette fin, qui n'est au fond qu'un prétexte pour rentabiliser la pénurie d'inspecteurs, l'Etat laisse aux écoles de conduite le sal boulot en leur faisant jouer un rôle de tampon entre l'administration et les Français.

L'Etat, en imposant 20 heures de conduite minimum, à mis dans l'esprit collectif une norme qui nuit aux relations écoles de conduite/élèves.

Il faut donc tout remettre à plat et repositionner chacun des acteurs du système en les faisant évoluer dans des missions claires et dans leur cœur de métier.

LES ACTEURS :

- **L'ETAT**

L'Etat 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. En organisant les sessions, la machine étatique attribue aux établissements de conduite un nombre de places limitées.

Or, l'attribution des places d'examen pose actuellement un grave problème, puisqu'il existe un déficit important entre le nombre de places attribuées et la demande réelle.

Cependant, l'état actuel des finances publiques ne permet une augmentation des places d'examen. En effet, une telle hypothèse serait synonyme d'une augmentation du nombre d'examineurs, or cela aurait un coût important.

Il s'agit, donc, d'envisager un système alternatif, innovant et peu coûteux afin de pallier au problème du manque de places d'examens, ainsi que du manque d'examineurs.

- **LES AUTO-ECOLES :**

Acteur principal de l'apprentissage de la conduite, les auto-écoles sont juridiquement dénommées « Etablissements d'enseignement de la conduite ». Elaborée 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, nombres de sièges sociaux dans le périmètre d'activité...).

La taille des auto-écoles est très variable. Cependant, l'immense majorité est composée de quelques salariés. Il convient de sauvegarder ces 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'établissement et l'élève..

Ainsi, un établissement ne peut être spécialisé que dans la formation du permis B mais aussi allier cette formation à une formation plus large : moto, bateau, camion, BSR...

In fine, les établissements d'enseignement de la conduite sont très divers. Une politique globale sera, par conséquent, difficile à mener sur l'ensemble du territoire au regard de ces disparités.

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.

Or, dans l'élan de la politique gouvernementale conduite depuis 2002, une nouvelle organisation du CSECAOP verra voir le jour avec l'entrée dans cette instance des acteurs de prévention de la sécurité routière.

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 nouveau CSEROP.

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 maître au sein de leur instance.

C'est pourquoi, il convient de renforcer leur poids social :

- création d'un ordre professionnel doté d'une déontologie
- refonte de l'apprentissage de la conduite.

Par ailleurs, il conviendra de trouver solution à la délicate position des écoles de conduite faisant l'interface entre l'Etat et les candidats. L'Etat 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, l'UNIC propose des solutions innovantes, peu coûteuses et attrayantes pour tous.

PROJET DE REFONTE DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE

Au regard des difficultés actuelles, il convient de repenser l'accès au permis de conduire, toutefois, considérant la situation financière et humaine, il est primordial de garder les structures existantes.

Il s'agit d'avoir trois professions distinctes au lieu de deux actuellement, mais aussi de supprimer les 20 heures obligatoires (cf. rapport Bertrand)

Les professions :

- Les centres d'évaluations

Sociétés privées, elles sont chargées de toutes les évaluations. Evaluation initiale, fin de formation AAC (FFI), évaluation finale (permis de conduire)

- Les écoles de conduite et de la sécurité routière

Sociétés privées, ou associatives, elles ont en charge les formations.

- Les IPCSR

Ce sont des fonctionnaires, dont la mission est de surveiller l'ensemble du système et d'en garantir la bonne marche.

Par des visites inopinées sur lieux et sur pièces, ils sont les garants du bon déroulement des évaluations et la formation.

- Les centres d'évaluations

Le législateur, en imposant une évaluation préalable à l'inscription, a voulu ainsi permettre à l'élève d'avoir une information fiable sur le volume de formation dont il a besoin. Ceci avant d'entrer en formation.

Or, en imposant 20 leçons de conduite minimum, le législateur a, involontairement, créé une norme. Toute proposition de dépassement de cette norme laisse à penser au consommateur que l'école de conduite cherche à lui vendre des leçons. Non seulement l'école de conduite est en position de juge et partie, mais en plus elle a, contre elle, cette fameuse norme. La suspicion qui en découle est parfaitement logique.

Nous proposons donc, que les évaluations initiales soient réalisées par des centres indépendants, à l'instar des centres de contrôles techniques automobiles. En parallèle nous proposons la suppression des 20 heures obligatoires (Rapport BERTRAND, proposition n°12)

L'évaluation ainsi réalisée deviendra le minimum personnalisé.

Les évaluations, devront être réalisées à l'aide d'outils modernes. L'informatique permet des tests approfondis et il existe déjà des outils performants.

Un cahier des charges de ces outils devra être élaboré en concertation avec tous les acteurs, INRETS, INSERR, syndicats professionnels d'exploitants, syndicats d'enseignants, organismes de défense des consommateurs.

L'évaluation devra se faire à deux niveaux :

1° - Un premier volume de formation, théorique et pratique, permettant d'atteindre un niveau suffisant pour obtenir une Fin de Formation Initiale en AAC, ainsi qu'un volume (souhaitable) d'heures de conduite en accompagnement associé aux rendez-vous pédagogiques. Nous pouvons imaginer que le niveau de pour la F.F.I correspond au niveau II de la matrice Gadget.

2° - un deuxième volume de formation, théorique et pratique, permettant d'atteindre le niveau nécessaire à l'obtention du permis de conduire. Ici, nous serions sur le niveau IV de la matrice Gadget.

Ainsi informé, le consommateur choisira, en connaissance, soit la filière AAC, soit la filière « traditionnelle ».

Cette évaluation devra définir les conditions de formations pour que les volumes soit respectés, par exemple : la fréquence souhaitable des leçons, le temps de formation (6 mois, un an) etc.

Il existe actuellement des outils tels que

- Système expert, évaluation par simulateurs de conduite, par support informatique (DVD), ces outils doivent être expertisés et validés, voir améliorés, pour être objectifs et reconnus par tous.

La Fin de Formation Initiale en AAC (F.F.I)

L'école de conduite a, aujourd'hui, le pouvoir de signer la F.F.I., ce qui peut apparaître comme une reconnaissance des compétences de la profession. Toutefois cette capacité de signer la F.F.I. place l'école de conduite en position de juge et partie. Beaucoup de parents voient dans le refus de signer la F.F.I. au bout de 20 heures, une attitude commerciale. Cette reconnaissance des compétences est donc refusée par le public.

En proposant de retirer à l'école de conduite cette capacité, nous voulons repositionner l'école de conduite sur son métier de formation. Il n'y a pas là un déni des compétences des enseignants de la conduite, mais la volonté de séparer le commercial de l'objectivité nécessaire à l'évaluation. Ainsi l'école de conduite ne sera plus considérée comme mercantile, charge au centre d'évaluation de signer ou non la F.F.I. et éventuellement de renvoyer l'élève en formation.

Le refus devant, à notre sens, s'accompagner d'une proposition pédagogique et éventuellement soit d'objectifs à atteindre, soit d'un volume de formation complémentaire, soit les deux réunis.

L'évaluation finale (examen du permis de conduire)

Elle se fait sur les mêmes principes que la F.F.I., avec des objectifs plus élevés, comme indiqué ci-dessus.

Le personnel

Nous les appellerons « enseignants/examineurs de la sécurité routière » en référence à la proposition de loi de M. Jean-paul GARRAUD.

Ils sont issus de l'actuelle profession d'enseignants de la conduite et/ou des actuels IPCSR qui passeront ainsi dans le secteur privé, sur la base du volontariat.

Leurs missions nécessitent qu'ils reçoivent une délégation de service public.

LES ECOLES DE CONDUITE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

Ce sont les écoles actuelles. Sociétés privées exploitées sous les statuts déjà existants : entreprises individuelles, SARL ou SA, elles peuvent aussi être associatives.

Elles sont recentrées sur la formation, charge à elles d'être performantes et de proposer à leurs élèves des solutions pour respecter les évaluations. Voir le livre bleu.

Les écoles associatives :

Les évaluations personnalisées mettront au grand jour que l'accès au permis de conduire n'est pas facile pour tous.

Dans ce cas là, les futurs candidats devront être orientés vers « l'école de conduite associative » qui pourra essayer par d'autres méthodes (travail en groupe, accompagnement de la conduite, formation continue...) de former cette population et de lui permettre l'accès au permis de conduire.

L'école de conduite associative traitera :

Les populations non-francophones

L'accompagnement pour les AAC ne trouvant pas d'accompagnateur

Les élèves dont les évaluations personnalisées nécessiteraient un volume de formation entraînant un coût prohibitif, volume et coût à définir.

LES IINSPECTEURS du PERMIS de CONDUIRE et de la SECURITE ROUTIERE, I.P.C.S.R

Ce sont des fonctionnaires, dont la mission est de surveiller l'ensemble du système et d'en garantir la bonne marche.

Par des visites inopinées sur lieux et sur pièces, ils sont les garants du bon déroulement des évaluations et la formation.

AXES DU PROJET :

Cette version vient en complément du premier projet, les objectifs sont les suivants :

→ Permettre à l'élève de bénéficier d'une information complète et la plus objective possible de ses besoins en formation.

→ Admettre par les évaluations personnalisées que l'accès à la conduite n'est pas possible pour tous. Suite à ce constat, peut être envisager la formation continue pour certains et les diriger vers les écoles associatives.

→ Sortir l'école de conduite de sa difficile position entre les exigences de l'Etat en matière de formation et les souhaits des élèves.

→ Permettre à l'Etat de poursuivre sa politique de sécurité routière, en réconciliant les Français avec la formation à la conduite automobile.

→ Le présent projet s'inspire de différents constats : pénurie du personnel d'inspecteurs, augmentation des tarifs, allongement des délais entre l'inscription et l'obtention du permis, nécessité du permis de conduire dans notre société...

→ Réformer le système formation/examen, en recherchant des économies pour l'Etat, en apportant une information complète du consommateur, en supprimant les tensions entre les différents intervenants.

Ce projet, tout en conservant les acteurs existants (inspecteurs, moniteurs, école de conduite), tente d'harmoniser leurs rôles avec la situation contemporaine du permis de conduire et la politique gouvernementale.

→ De ce fait, la mise en place de ce système ne nécessite pas un surcoût de l'engagement financier de l'Etat. Les auto-écoles n'ont plus de problème quant à leur nombre de places d'examen, elles s'autogèrent !

Les clients seront motivés dans l'espoir d'acquérir rapidement une autonomie.

→ Optimisation des acteurs :

Tous les acteurs du permis de conduire sont redéfinis de manière à ce que chacun retrouve sa place naturelle. Le moniteur forme, l'Etat contrôle et le client apprend à conduire !

AVANTAGES DU PROJET :

- Peu coûteux : les acteurs existent déjà !
- Garantie pour chaque exploitant d'établissement de conduite de garder son établissement.
- Eviter les problèmes de places d'examen.
- Economies importantes pour l'Etat en moyens humains et logistiques.
- Création d'emplois durables dans le secteur privé, enseignants/examineurs, secrétaires.
- Réduction significative des délais pour passer le permis, entraînant une diminution du coût global de la formation.
- Souplesse dans l'organisation des examens et des convocations. C'est le centre d'évaluation qui s'adaptera à la demande contrairement au système actuel.
- Augmentation probable du taux de réussite, consécutif aux évaluations personnalisées qui entraîneront un volume de formation plus important que les 20 obligatoires. Ceci devra être suivi de possibilités de financement, permis à 1€/jour, livret d'épargne « formation au permis de conduire » (rapport Bertrand proposition n°1), permettre le financement par les Chèques Emplois Services Universels C.E.S.U. Financement de toute ou partie de la formation pour les populations à faibles revenus (à définir).

APPORTS DU PROJET :

- Garantir aux formateurs ainsi qu'aux enseignants/examineurs une **évolution de carrière**.
- **Réconcilier les professionnels** avec l'Etat, désormais recentré sur sa mission régalienne c'est-à-dire assurer la sécurité routière et veiller à une formation complète.
- **Réconcilier** les Français avec les écoles de conduite.
- **Replacer** les élèves au centre du système formation/examen.