

Suresnes, le 25 janvier 2019

Monsieur Edouard PHILIPPE
Premier ministre
Hôtel de Matignon
57, rue de Varenne
75007 PARIS

Monsieur le Premier ministre,

Un rapport sur l'avenir de l'éducation routière française vous sera remis dans quelques jours. Les travaux réalisés par Françoise Dumas, députée du Gard, avaient pour objectif de formuler des propositions permettant de garantir, dans le temps et en tout point du territoire, une formation à la conduite de qualité, tout en assurant son accessibilité et celle des examens en matière de délais et de prix.

Si nous devons saluer l'esprit de concertation qui a animé madame la Députée tout au long de sa mission, et si le projet de rapport nous semble comporter des propositions nouvelles répondant à de réelles attentes des aspirants conducteurs – promotion de la conduite accompagnée par exemple, nous devons vous alerter sur deux propositions qui sont sources d'inquiétudes et d'incompréhensions au sein de l'ensemble de nos professions.

Deux mois après une déclaration publique du Président de la République concernant sa volonté de voir baisser le prix du permis, qui a malheureusement entraîné une chute de 60% des inscriptions et profondément déstabilisé les EECSR (établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière) et leur fragile équilibre financier, la réforme à venir se doit de lever les incertitudes et les possibles menaces qui planent sur ces dizaines de milliers de professionnels passionnés.

Nous partageons l'objectif gouvernemental de faciliter l'accès de tous, et en particulier des plus démunis au permis de conduire. Les écoles de conduite sont confrontées aux mêmes publics et aux mêmes familles, avec la même diversité sociale, les mêmes carences et les mêmes besoins d'accompagnement et de sensibilisation civique que ceux de l'Education nationale. Mais, à la différence du baccalauréat, le permis de conduire peut aussi devenir un permis de tuer quand sa qualité est bradée.

Parce qu'il concourt à l'éducation et au comportement de nos concitoyens tout autant qu'à la sécurité routière, à laquelle nous connaissons votre attachement, l'enseignement de la conduite a vocation à rester particulièrement réglementé et parfaitement contrôlable par les pouvoirs publics.

Ce sont fondamentalement les objectifs de contenu et de niveau de la formation qui constituent les composantes essentielles du coût de la formation à la conduite et expliquent les très faibles écarts que l'on observe en moyenne en Europe, une fois prise en compte la totalité des coûts du parcours d'accès au permis de conduire, au-delà des tromperies commerciales de certains prix d'appels pratiqués par des entreprises qui prospèrent à la lisière du droit.

Nous ne contestons pas l'intention du Gouvernement d'en réduire autant que possible le coût assumé par l'aspirant conducteur, soit par des aides personnalisées aux publics qui le nécessitent, soit par des prises en charges directes par l'Etat de tout ou partie de la formation, comme il en serait question dans le cadre du Service National Universel.

Si nous sommes ouverts à une modernisation de l'éducation routière et déterminés à tirer le meilleur parti des technologies numériques, nous serons très attentifs à ce que notre pays ne cède pas aux mirages du low cost, qui transformerait l'enseignement et le permis de conduire en simple produit de consommation. Nous pensons au contraire qu'au vu des enjeux humains, notre secteur gagnerait à être conforté au cœur d'une politique publique ambitieuse qui relève, de façon très évidente, de l'intérêt général.

Le modèle d'enseignement, le plus répandu dans le monde, est celui d'écoles de conduite agréées localement, intégrées, localisées et facilement contrôlables, déployées sur l'ensemble du territoire national, des grands centres urbains jusque dans les plus petites communes. D'autres modèles - supprimant eux le lien avec le territoire, la proximité et l'intermédiation - ont été expérimentés ailleurs dans le monde, notamment en Belgique depuis 10 ans, avec pour effet immédiat un nombre croissant de victimes sur les routes. En constatant les conséquences de ces dispositions en matière d'insécurité routière, l'Etat Belge tente désormais de revenir au modèle français.

Cet ancrage territorial est particulièrement précieux du fait du lien de proximité et de confiance qu'il permet d'entretenir avec les familles. Il contribue aussi à l'emploi local et constitue bien souvent l'un des derniers services de proximité au sein de territoires abandonnés.

Nous sommes aujourd'hui alertés par les intentions que l'on prête au Gouvernement de mettre en place un agrément des écoles de conduite de portée nationale, en remplacement de l'agrément départemental actuel - rendant de facto toute volonté de contrôle inopérante et niant l'intérêt pédagogique du local, notamment pour accueillir des cours collectifs et des simulateurs de conduite à même de faire baisser le coût de la formation - et de désintermédier les candidatures à l'épreuve pratique, sous couvert d'un livret personnel qui ne s'imposerait qu'à une partie des candidats. Pourtant cette désintermédiation se traduirait inévitablement par un affaiblissement de la qualité du service public des examens, entraîné par la désorganisation de la mise en œuvre de l'épreuve et par une dégradation des conditions de travail des IPCSR. Elle constituerait par ailleurs un pas vers la privatisation de l'épreuve pratique - à l'instar de l'épreuve théorique - ce qui aurait pour effet d'augmenter le coût de la formation.

Nous attirons votre attention sur le fait qu'au-delà des intentions proclamées et de la qualité des autres mesures envisagées, la conjonction de ces deux dispositions suffirait à vider le territoire national, et d'abord le monde rural, de son tissu d'écoles de conduite. Imagine-t-on que l'Etat démantèle de la sorte l'Education nationale ?

Il est évident que la généralisation d'un modèle de ce type vise à séparer juridiquement et financièrement la plateforme de mise en relation, les enseignants recrutés au cas par cas sous statut d'indépendants acquittant les cotisations sociales, les propriétaires des locaux et ceux des véhicules acquittant les charges afférentes, présenterait pour les actionnaires de plateformes l'avantage de diluer la responsabilité professionnelle, et s'avérerait vite incontrôlable et source de contentieux interminables en cas d'accident, aux dépens des plaignants.

En outre, la dynamique résultant de la désintermédiation des candidatures à l'épreuve pratique et de la mise en œuvre d'un agrément de portée nationale constituerait le substrat d'une privatisation de l'examen que nos trois organisations rejettent unanimement et avec vigueur. Dans un tel système, le taux de réussite en première présentation s'effondrerait de facto puisque les candidats, persuadés d'avoir le niveau requis, s'affranchiraient des recommandations délivrées actuellement par les formateurs des écoles de conduite. Dans un tel système, le besoin pour satisfaire la demande serait tel que le service public ne serait plus en capacité de produire suffisamment. Nous récusons cette logique où l'examen du permis de conduire deviendrait un produit de consommation.

La loyauté que l'on vous doit nous conduit à vous informer de la ferme détermination de la profession à s'opposer à de telles perspectives si elles devaient se concrétiser dans les arbitrages gouvernementaux.

C'est pour toutes ces raisons que nous restons farouchement attachés à la pérennité de notre réseau d'écoles de conduite physiques et inscrites dans la vie des territoires, agréées et contrôlées par les autorités préfectorales dans un cadre départemental. Nous souhaitons que la perspective ouverte par la loi Macron de 2015 de créer un Observatoire national du permis de conduire alimenté par des remontées de données départementales systématiques, requises de chaque école de conduite, soit enfin mis en place pour éclairer de façon objective les conditions d'accès au permis de conduire dans notre pays.

Nous souhaitons également qu'une grande Conférence Nationale associe toutes les parties prenantes à une mise à plat des aides - publiques, bancaires et privées - à l'obtention du permis de conduire par les populations les plus fragiles, afin d'en simplifier le maquis et de leur en faciliter l'accès.

Après des premiers contacts fin 2018, interrompus pour des raisons que l'on imagine, nous formulons le souhait que suite aux échanges avec madame la Députée Dumas, le Gouvernement ouvre désormais rapidement un cycle de concertation avec nos organisations sur le projet de réforme. Cela permettrait d'apaiser l'inquiétude, l'angoisse et l'irritation qui se développent chez les personnels depuis plusieurs semaines.

Persuadés que vous comprendrez la nécessité de ces discussions avec les représentants des personnels de nos professions, nous nous tenons à votre disposition et vous prions d'agréer, monsieur le Premier ministre, l'expression de notre très haute considération.

Patrice BESSONE



*Président,
CNPA Éducation et Sécurité
Routières*

Patrick MIROUSE



*Président,
UNIDEC-ASAV*

Laurent DEVILLE



Secrétaire général par intérim