

## **RAPPORT PARLEMENTAIRE**

### **ANALYSE COMPLETE & AVANCEES OBTENUES PAR LE SNICA-FO**

**mars 2019**

Le rapport de la mission parlementaire sur le PC et l'éducation routière a été remis le 02 février au Premier ministre et nous a été transmis par Françoise Dumas le 12 février dernier.

Il contient 23 propositions censées « *consolider le secteur de l'éducation routière et garantir, dans le temps et en tout point du territoire, une bonne formation des jeunes conducteurs et une meilleure accessibilité à l'examen en termes de délais et de prix.* »

En bleu, les positions et revendications du SNICA-FO, défendues au cabinet du ministre de l'Intérieur le 15 janvier dernier, au cabinet du Premier ministre à Matignon le 21 février et devant la DSR (en charge de la mise en œuvre) le 27 février.

### **LES 23 PROPOSITIONS**

#### **Propositions n° 1-2-3-4**

Concernent le renforcement du continuum éducatif.

Il est à noter que les IPCSR et DPCSR ne sont nullement cités.

#### **Proposition n° 5 (et 6)**

Donner la possibilité à tous les jeunes de présenter l'ETG lors de la phase obligatoire du service national universel.

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 gratuitement.

Le SNICA-FO se félicite de cette proposition qui constitue une avancée.

Pour autant, notre revendication reste le passage de l'ETG à l'école dès 14ans pour les catégories AM, A1 et AAC. (Contribution).

Ces mesures ont un coût et comme le souligne le rapport lui-même la question du financement notamment du passage de l'épreuve pratique est centrale (extrait ci-dessous) :

« *La question du coût d'une telle proposition est centrale : le coût moyen d'une formation aux examens théorique et pratique du permis de conduire B est de 1 600 €, ce qui signifierait un besoin financier annuel de 800 M€ sur la base d'un permis B pour les seuls volontaires du SNU (500 000 volontaires en cible). Pour toutes ces catégories, réservistes, jeunes en SNU longue durée, jeunes en service civique, l'articulation du financement de cet apprentissage avec les possibilités d'aides au*

*financement existant déjà ou pouvant être étendues (permis à 1 € par jour, microcrédit personnel, aides directes dans le cadre de l'apprentissage, aides de certaines collectivités) pourrait être étudiée afin de réduire le coût budgétaire global. »*

#### **Proposition n° 7**

Revoir l'ETG et y réintroduire plus de questions concernant le code de la route, et la signalisation.

Le SNICA-FO se félicite que le bon sens reprenne enfin le dessus !

La DSR va introduire ces nouvelles questions progressivement dans la base ETG.

#### **Proposition n° 8**

Développer un vivier d'accompagnateurs pour encadrer les conduites accompagnées et supervisées afin que chaque candidat puisse bénéficier de ces dispositifs.

Le SNICA-FO se félicite de cette proposition qui reprend une de nos revendications (contribution).

Voir tout à fait en bas de ce chapitre les dernières avancées obtenues sur ce sujet.

#### **Proposition n° 9**

Expertiser l'abaissement à 17 ans de la limite d'âge pour la délivrance d'un permis B, pour les candidats en AAC limité au territoire national. À 18 ans, le jeune disposerait d'un permis de conduire de droit commun.

Les conditions exigées par le SNICA-FO ont été entendues : un examen à 17 ans mais identique à l'examen B traditionnel et transformation en permis de droit commun à 18 ans sans obligation de suivre une formation complémentaire. Pour éviter de fragiliser l'examen, le SNICA-FO indique par ailleurs être opposé à des restrictions éventuelles durant la période 17-18ans (ex : conduite sans passager, pas la nuit, pas le week-end...) : le droit à conduire doit être identique. La DSR n'est pas fermée à l'idée d'exclure toute restriction.

#### **Proposition n° 10**

Confirmer l'agrément des EECSR comme ayant une portée nationale.

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 ».*
- *« Les plateformes, comme tous les exploitants d'écoles de conduite, sont agréées par le préfet du département d'implantation de l'établissement<sup>50</sup>. Pour se développer, elles ont besoin d'un agrément national et non départemental (elles interviennent sur toute la France). Telle est d'ailleurs l'analyse de l'administration. En revanche, les organisations professionnelles ont engagé des actions judiciaires pour que cet agrément soit départemental. La Cour d'appel de Paris, dans un arrêt du 11 janvier 2018, estime qu'en l'état actuel de la réglementation, la portée de l'agrément est nationale<sup>51</sup>. Pour la mission, il importe désormais de clarifier ce point en modifiant l'article R. 213-1 du code de la route. »*

Le Gouvernement déroule ainsi le tapis rouge à l'Ubérisation de l'enseignement via les plateformes. Dès lors que ce modèle deviendra le modèle unique, l'ogre souhaitera disposer de places d'examen à volonté, y compris tôt le matin, tard le soir ou le week-end... Il prônera donc la privatisation (Ornikar le fait déjà) jugeant le service public des examens du permis de conduire incapable de s'adapter.

Le SNICA-FO, en phase avec le CNPA-UNIDEC rejette donc cette préconisation. Il est pourtant fort à parier que le gouvernement s'entête sur ce sujet.

#### **Proposition n° 11**

Compléter le livret d'apprentissage (identité du moniteur, autorisation d'enseigner ou de l'accompagnateur bénévole et de son numéro de permis de conduire. Rendre la présentation de ce livret obligatoire lors de l'épreuve pratique.

L'objectif affiché ici est de « *démasquer* » les enseignants rémunérés se faisant passer pour des accompagnateurs à titre gracieux. Si le SNICA-FO partage cet objectif, il considère que le renseignement du livret dématérialisé doit permettre un contrôle automatisé de ces dérives.

Le gouvernement et la DSR souhaitent aller dans le sens du contrôle automatisé que nous prônons, ce dont nous félicitons. La proportion de candidats libres doit retrouver son niveau historique, à savoir une part extrêmement faible des candidats au PC. Ainsi nous éviterons autant que possible les unités isolées et les accompagnateurs inconnus.

#### **Proposition n° 12**

Examiner une baisse de la taxe sur la valeur ajoutée pour les prestations relatives au permis de conduire dès lors que la directive en projet proposée par la Commission européenne sera adoptée. A noter que dans tout le rapport on parle de coût du PC au lieu de parler de coût de l'enseignement de la conduite.

#### **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.

De nouveau, une information erronée en page 39 :

*« La France reste une exception en ne soumettant pas le permis à une procédure de renouvellement. »*

Inexact : puisque la validité du PC est de 15 ans comme en Allemagne par exemple. A noter qu'une majorité de pays européens ont un renouvellement prévu tous les 10 ans et une minorité tous les 15 ans.

#### **Proposition n° 14**

Mettre en place un portail internet national dédié à l'examen du PC qui permettrait l'inscription en ligne à l'examen théorique et pratique (voir proposition 19 concernant inscription en ligne et ses dangers.)

Ce portail donnerait également accès à diverses informations (taux de réussite médian des EECSR, aide au financement, accompagnateurs bénévoles...)

#### **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.

Volonté d'élargir le label aux AE en ligne et établir une liste de critères qui remplacera le label actuel, chaque critère ouvrant droit à contrepartie : par exemple toutes les AE qui rempliraient le critère relatif à la garantie financière bénéficieraient du conventionnement pour « le permis à un euro par jour » sans obligatoirement remplir les autres critères. A chaque critère sa contrepartie...

#### **Proposition n° 16**

Développer les nouvelles technologies, notamment les simulateurs de conduite, inciter un maximum d'AE à s'équiper en accordant des avantages fiscaux.

Extrait du rapport ci-dessous, P.48 :

*« Le congrès de la Commission Internationale des examens de Conduite Automobile (CIECA) du 8 novembre 2017, souligne les résultats extrêmement positifs du point de vue pédagogique.*

Elle annonce notamment qu'une étude aurait démontré P.48 :

- *un meilleur taux de réussite à l'examen théorique (+ 7 %) ;*
- *un meilleur taux de réussite à l'examen pratique (+ 22 %).*

Pour le SNICA-FO, l'utilisation de simulateur doit être encadrée par de véritables enseignants et n'occuper qu'une partie réduite de la formation.

#### **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 et 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 ».

Une dérive que le SNICA-FO avait malheureusement annoncée après la perte de cette régularisation.

#### **Proposition n° 18**

Développer un portail internet qui permette au candidat d'accéder facilement aux aides au financement du permis de conduire (avec guichet numérique au niveau régional).

Faciliter les aides au financement était une revendication du SNICA-FO (*contribution*).

En revanche, nous rejetons le recours à des guichets numériques uniques : le service public doit rester humain pour être efficace et renseigner et guider précisément les usagers.

#### **Proposition n° 19 <DANGER >**

Mettre en place un calendrier en ligne pour s'inscrire à l'épreuve pratique sans passer par l'auto-école (expérimentation au préalable dans plusieurs départements).

« La mission est consciente des enjeux et des difficultés potentielles liées à la mise en place de la désintermédiation de l'inscription aux épreuves pratiques du permis (mise à disposition des véhicules à double pédalage, disponibilité des auto-écoles le jour de l'épreuve). Aussi, elle propose

une expérimentation dans dix à quinze départements, sélectionnés de manière à ce qu'ils soient représentatifs de la variété des problématiques rencontrées, pour une durée de 18 mois. »

### **Gros danger : c'est le sujet le plus préoccupant à l'heure actuelle**

- Plus de filtre par les auto-écoles = chute du taux de réussite = tensions sur les places d'examen = retour des velléités de privatisation (le modèle sera facilement transposable au privé puisque le paiement de l'examen est prévu également -voir ci-dessous-).
- Chute du taux de réussite = risque d'agressions accru
- Réservation en ligne = 13X1 unités par jour pour les IPCSR et pagaille sur les centres d'examen !
- Par ailleurs, aucune plus-value pour l'élève ou pour l'IPCSR : les accompagnateurs de candidats libres, non-professionnels sont plus difficiles à gérer par les IPCSR et n'apporte rien en matière de pédagogie aux élèves ajournés par exemple. Donc cercle vicieux de l'ajournement....

### **Position du SNICA-FO**

Le SNICA-FO est :

- **POUR** une modification de la méthode actuelle d'attribution des places d'examen
- **POUR** que ces places soient attribuées à un candidat de façon nominative
- Mais **CONTRE** le fait que le candidat puisse se passer de l'aval de son formateur pour réserver sa place

Proposition dite de « la demande conjointe ».

*La place attribuée au candidat ne peut être réservée que conjointement par le formateur et l'élève. Cette proposition est par ailleurs compatible avec la création d'un site internet dédié.*

Elle permet :

- que la place d'examen d'un candidat ne dépende plus des élèves qui le précèdent à l'auto-école comme c'est le cas actuellement (préconisation du rapport parlementaire)
- de conserver le filtre indispensable de l'enseignant et donc d'éviter une chute du taux de réussite prévisible si le candidat agit seul (les candidats ont une tendance « naturelle » à vouloir se présenter tôt - trop tôt - à l'épreuve). « **LE PERMIS LE MOINS LONG ET MOINS CHER C'EST CELUI QUE L'ON REUSSIT DU PREMIER COUP** »

Si le taux de réussite baisse significativement, les journées seront d'autant plus pénibles pour les inspecteurs du permis de conduire (IPCSR), avec en outre, des risques d'agressions accrus (agression et échec à l'examen étant extrêmement liés).

Elle permet également de regrouper plusieurs candidats par véhicules écoles donc :

- d'éviter le déplacement aller-retour de 13 voitures (écoles ou de location) avec un seul candidat à bord : coût plus élevé, empreinte carbone supérieure, risque de pénuries de voitures écoles disponibles pour le candidat, désorganisation du fonctionnement des auto-écoles qui pourraient être convoquées plusieurs fois dans une même journée...
- de conserver des économies d'échelle dans le déroulement de la journée de travail des IPCSR : 13 candidats isolés, c'est 13 véhicules écoles à gérer sur les centres d'examen multipliés par le nombre d'IPCSR (certains centres d'examen ne pourront pas absorber un tel nombre de véhicules avec des risques sur la sécurité du fait du stationnement le plus souvent en bord de chaussée) ; c'est 13 vérifications sommaires de l'état du véhicule ; 13

prises de contact et 13 prises de congés avec les 13 accompagnateurs ; 12 changements de véhicules quotidien (chronophages et générateurs de troubles musculo-squelettiques).

- en résumé, des cadences qui augmentent alors qu'à l'heure actuelle les IPCSR sont déjà soumis en un enchaînement de tâches qui ne leur permet pas des temps suffisants de relâche de l'attention.

Nos interventions sur ce sujet à tous les niveaux (MI et Matignon) semblent porter leurs fruits! La DSR indique que l'AE sera autorisée à réserver des créneaux pour ses élèves donc à regrouper ses candidats. Nous demandons que le système informatique bloque les élèves qui n'auraient pas déclarés avoir effectué leur minimum de 20H. La DSR répond favorablement. Passée la phase d'expérimentation, elle se dit capable de mettre en place ce garde-fou. Bien-sûr, ce contrôle automatique sera toujours effectué sur une base déclarative (comme jusqu'à présent), mais nous pourrions par ce biais éviter d'avoir à contrôler les 20H sur tous les livrets le jour de l'examen (y compris en AAC). Nous reviendrons à la charge sur ce sujet.

Le système sera également bloquant pour tout élève qui voudrait réserver deux places d'examen : il faudra bien attendre le résultat (l'ajournement) pour réserver une autre place.

Enfin la DSR envisage de créer un délai minimum de représentation qui varierait en fonction de la note obtenue le jour de l'examen. Ex : un candidat qui échoue sur une erreur éliminatoire mais qui totalise 27 points pourrait être autorisé à réserver sa prochaine place dans un délai minimum de 48H alors que le candidat ajourné avec moins de 9 points serait contraint d'attendre 45 jours par exemple. En fonction du nombre de points obtenus, il pourrait y avoir 5 modulations possibles du délai minimum avant de se représenter.

Avec la demande conjointe telle qu'elle serait mise en œuvre par la DSR, l'indicateur délai d'attente tel que nous le connaissons aujourd'hui serait ainsi obsolète, ce qui serait l'aboutissement de 5 ans de combat mené par le SNICA-FO pour écarter cet indicateur qui servait de base à tous les promoteurs de la privatisation ! Nous avons donc demandé à la DSR de mettre en place une réflexion sur de nouveaux indicateurs, discussion à laquelle nous souhaitons être associés. La DSR accède à notre demande.

Si ce scénario allait jusqu'au bout, nous aurions réussi, à écarter :

- La réservation par le candidat seul qui aboutirait à une chute du taux de réussite, donc au retour des tensions sur les places d'examen et les velléités de privatisation qui vont avec ;
- L'augmentation des agressions dues à cette chute du taux de réussite
- La programmation de 13X1 unités sur les centres d'examen
- Et à mettre à mal l'indicateur de loi de finance « délai moyen »

**De ce point de vue, nos actions depuis un an et nos interventions de ces dernières semaines marqueraient une victoire indéniable !**

### **Proposition n° 20**

Facturer l'examen à compter de la seconde inscription et limiter le passage à une fois tous les quinze jours.

### **Position du SNICA-FO**

Objectif de cette mesure selon le rapport : faire en sorte que les candidats ne se représentent pas de façon « *compulsive* » comme on peut l'observer pour les examens du code de la route (ETG). Cette mesure serait assortie d'une interdiction de réserver une nouvelle place d'examen avant 15 jours.

*Pour le SNICA-FO, le paiement de l'examen serait inefficace et apporterait son lot de conséquences négatives.*

Inefficace, car comme évoqué plus haut, c'est bien le rôle de filtre de l'enseignant qui doit assurer la représentation à l'examen et non un filtre par l'argent.

Inefficace également, car le filtre par l'argent existe déjà : le candidat qui doit repasser son examen a au minimum besoin d'une voiture école (et souvent d'un formateur qui l'accompagne de façon à lui prodiguer les conseils pédagogiques indispensables en cas d'échec).

Les conséquences négatives :

- La mesure irait à l'envers de l'un des objectifs affichés par le Président de la République : un permis moins cher.
- Elle serait assurément impopulaire, la question du pouvoir d'achat étant très sensible actuellement dans notre pays.
- Elle serait inégalitaire entre le candidat plutôt aisé et celui plus fragile financièrement (ce dernier pourrait même être considéré comme celui qui a le besoin le plus urgent de son permis de conduire pour trouver un emploi). Le filtre par l'argent n'aurait donc pas les mêmes conséquences pour tout le monde.
- Elle générerait des tensions supplémentaires sur les centres d'examen (voire des agressions) : le paiement du prochain examen après un échec étant souvent vécu comme une « *double-peine* » par les candidats (expérience des années 90 durant lesquelles la présentation à l'examen imposait l'achat d'un timbre fiscal de 250 francs).

Sur ce point également, nos multiples interventions semblent porter leur fruit : la DSR explique ne pas vouloir suivre cette recommandation du rapport parlementaire. Nos interlocuteurs à Matignon avaient paru convaincus par notre analyse et leur message a donc bien été transmis à la DSR. Comme pour les autres avancées obtenues par le SNICA-FO, il faudra néanmoins rester vigilants jusqu'à l'annonce officielle des décisions début avril.

### **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.

**Une préconisation qui complète le mauvais système de la désintermédiation totale.**

### **Proposition n° 22**

Faire évaluer par le ministère de l'Intérieur :

- la réduction de la durée de formation de certains inspecteurs (ceux qui ne feraient passer que le B)
- l'organisation de concours d'inspecteurs locaux - Ile de France par exemple - avec obligation de rester 5 ans minimum sur le poste).

Le SNICA-FO rejette toute réduction de la durée de formation des IPCSR qui constitue le socle de nos compétences, ainsi que la réflexion qui viserait à ne qualifier certains IPCSR que pour la catégorie B.

De même nous sommes opposés à toute forme de détricotage du concours national au profit de concours régionaux (entorse au statut) et au fait d'imposer 5 ans de services avant de pouvoir quitter l'IDF (rupture de l'égalité de traitement).



Sur la partie formation initiale réduite, la DSR affirme y réfléchir. La délégation du SNICA-FO s'y est fermement opposée : s'il s'agit par exemple d'exclure la qualification moto de la formation initiale, ce serait l'enfer pour les nouvelles recrues : se taper des semaines entières de B pendant plusieurs années !

Ceci aurait des conséquences néfastes :

- Le champ des compétences du corps serait tiré vers le bas : ce qui n'est jamais bon pour l'avenir.
- Pour passer des qualifs moto, il faudrait attendre que le besoin s'en fasse sentir dans les départements ET que les budgets suffisants soient alloués : or sur ce dernier point la DSR ne respecte déjà pas les obligations imposées par la directive européenne sur la formation continue !

Le SNICA-FO aura l'occasion de se refaire entendre sur ce sujet.

Enfin *« la mission ne retient pas l'option d'une externalisation de l'épreuve pratique pour deux raisons :*

- 1. Les délais excessifs de passage de l'épreuve pratique sont circonscrits à des zones en tension (essentiellement Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes) et le bilan des nombreuses mesures engagées récemment n'a pas encore été établi ;*
- 2. le bilan de l'externalisation de l'épreuve théorique est très positif en termes quantitatif.*

*En revanche, tous les acteurs soulignent que le « bachotage » a été largement accru, certains candidats passant le code plusieurs fois jusqu'à son obtention. Il serait regrettable de transposer une telle « pédagogie de l'échec » sur la partie pratique. En outre, tous les aspects de sécurité, notamment en termes de vérification de l'identité, ne sont pas encore complètement réglés. Enfin, externaliser une épreuve qui ne requiert pas un savoir-faire particulier (en dehors d'une bonne gestion de l'applicatif) ne saurait être comparable à l'externalisation d'une épreuve pratique confiée à des personnels très qualifiés. »*

Evidemment, c'est une satisfaction ! L'issue d'un combat de plus de 12 mois (après les annonces de Brunon Lemaire sur la privatisation de l'examen B).

Mais attention, dans le même temps, la mission propose de poursuivre et d'élargir le recrutement de contractuels (voir dernière proposition ci-dessous).

**Proposition n° 23**

Etendre l'expérimentation du Groupe La Poste à d'autres entreprises assurant des missions de service public.

Le SNICA-**FO** et plus largement la confédération Force Ouvrière condamnent le recours à des agents contractuels en lieu et place des fonctionnaires. Non à la précarisation de la Fonction Publique !

**Autre gros point de vigilance, le risque de suppression de centres secondaires**

En effet le rapport souhaite qu'un audit des centres secondaires soit réalisé et indique que *« 772 centres d'examens pour le permis B sont répartis sur le territoire en 2018. 95 d'entre eux comptent un seul inspecteur affecté. Certains centres de permis dits « secondaires », c'est à dire hors des villes principales sont ouverts tous les quinze jours, parfois loin de la ville centre. Si, dans certains territoires, notamment dans les zones de montagne, l'accessibilité de ces centres secondaires est*



*essentielle, les déplacements occasionnés peuvent être particulièrement chronophages pour les inspecteurs.*

*Un nouvel infocentre sera prochainement déployé par la délégation à la sécurité routière et permettra une géolocalisation de l'ensemble de ces centres. Ce déploiement devrait permettre une évaluation fine de leur activité afin de concilier l'adaptation de l'offre aux besoins des candidats et la maîtrise des coûts de ces centres. »*

Le SNICA-**FO** rejette toute idée visant à réduire dogmatiquement le nombre de centres secondaires. Un service public républicain se doit d'être un service de proximité. A défaut, les coûts engendrés augmenteraient pour l'utilisateur, mais également les temps de déplacement, l'empreinte carbone etc. Nos multiples interventions ont permis a minima de gagner du temps sur ce sujet : la DSR explique que ce n'est pas à proprement parlé une « proposition du rapport » et donc qu'elle ne souhaite pas se lancer dans ce type de réflexion à court terme. Soit c'est une façon polie d'enterrer la proposition (et ce serait parfait), soit il faudra rester vigilants sur ce sujet dans les années qui viennent : mais dans les deux cas, le danger est au moins écarté pour cette année.