



Présentation

Le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), est la principale Organisation Professionnelle de la Branche Professionnelle des Services de l'Automobile.

Le CNPA représente les vingt et un métiers en aval de la construction automobile au MEDEF ainsi qu'à la CGPME.

Le CNPA est largement majoritaire à la Commission Paritaire Nationale de la Branche des Services de l'Automobile.

Parmi les vingt et un métiers du CNPA, la Formation des Conducteurs est la première Organisation Professionnelle représentative des écoles de conduite, des centres de formation d'enseignants et des établissements chargés d'organiser les stages de sensibilisation à la sécurité routière.

Majoritaire en nombre de sièges du collège des exploitants d'écoles de conduite du Conseil Supérieur de l'Education Routière, le CNPA est force de proposition auprès du ministère chargé de la Sécurité Routière.

Le CNPA est indépendant financièrement, il ne vit que grâce aux cotisations de ses adhérents.

Quelques chiffres :

- ✓ le CNPA est représenté dans la majorité des commissions administratives départementales,
- ✓ 342 élus dans les départements et les régions,
- ✓ 7 Membres élus composent le Comité Directeur national
 - Patrice BESSONE, président
 - Michel SCHIPMAN, vice-président-délégué
 - Loïc TURPEAU, trésorier
 - Alain MARTIN, secrétaire
 - Yannick JEANNEL, commission marketing et événementiel
 - Thierry REVOYRE, commission 2RM et relation avec l'OPCA
 - Richard ZIMMER, en charge des territoires et de la communication
- ✓ un secrétariat national basé à Suresnes emploie 4 salariés,



DOSSIER DE PROPOSITIONS
SOUTENU PAR LE PRESIDENT NATIONAL, PATRICE BESSONE

A L'ATTENTION DE MADAME LA PRESIDENTE
DE LA COMMISSION « JEUNES ET EDUCATION ROUTIERE
DU CONSEIL NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE

Revoir le système examens du permis de conduire
--

L'actuel « *système examens du permis de conduire* » est en place depuis 1984. Force est de constater qu'il n'est plus adapté à la vie actuelle des candidats. Il n'a pas la souplesse nécessaire au bon fonctionnement d'une entreprise moderne et devient donc un frein à l'économie du secteur professionnel.

Pour proposer un changement de système, le **CNPA** a organisé, en juin 2013, des « Etats Généraux » par région auprès de ses adhérents, mais également d'entreprises non adhérentes. Un questionnaire a été remis à chaque participant. Une première synthèse par région administrative a été réalisée puis une compilation des résultats nous a permis d'obtenir une synthèse nationale. Cette dernière étaye nos propositions que nous déclinons ci-dessous.

N.B. : dans cette synthèse, il ne manque que la contribution de la région Corse.

L'étude des réponses obtenues permet d'établir le constat introductif suivant : ***pour organiser un système pérenne il convient de diminuer la demande de places d'examens et d'en augmenter l'offre en confiant la gestion du système à une structure ayant délégation de l'Etat.*** Mais la réussite de ce nouveau mode de fonctionnement passera par deux étapes fondamentales : la révision du mode d'attribution des places d'examens et l'uniformisation des procédures de fonctionnement dans tous les départements.



SITUATION ACTUELLE

Quelques chiffres pour éclairer le lecteur sur la situation actuelle.

En 2011, 1 338 293 examens pratiques de la catégorie B du permis de conduire ont été effectués (*source ministère de l'Intérieur*). 1260 IPCSR (*dernier chiffre connu de la DSCR*) sont affectés sur l'ensemble du territoire. En divisant le nombre d'examens par le nombre d'IPCSR et à raison de 12 examens par jour, nous obtenons **89 jours** de travail.

Cette même année 2011, 1 512 340 candidats ont subi l'Epreuves Théoriques Générales. Si nous considérons qu'en moyenne, le nombre de candidats par séance d'ETG est de 30, nous obtenons 40 séances (*deux séances par demi-journée*) par IPCSR, soient **10 journées**.

Les épreuves des examens des catégories du permis de conduire du groupe lourd ont été en 2011 de 151 113, soient 100 742 heures lesquelles réparties sur l'ensemble des IPCSR représentent **80 heures** par année pour chacun.

Concernant les épreuves pratiques des catégories A du permis de conduire, 308 600 épreuves, soient environ 154 300 heures qui selon la même répartition représentent **122 heures** par année et par IPCSR.

Parallèlement à ces chiffres, le ministère de l'Intérieur communique que le délai moyen de présentation à l'examen du permis de conduire est de **86 jours**.

Ces chiffres sont le fruit d'un calcul élémentaire, mais ils démontrent - si besoin était - que ce n'est pas le nombre d'IPCSR qui fait défaut au système étatique actuel, mais le temps consacré aux passages des examens du permis de conduire. Cette gestion du temps de travail n'est pas admissible dans une société moderne qui de surcroît traverse une crise profonde depuis plusieurs mois.



La répartition par l'administration de l'offre de places d'examens

Cette répartition des places par école de conduite est basée sur une méthode de calcul nationale et simple. Mais, il est très fréquemment constaté des erreurs ou des omissions dans le calcul des droits des écoles de conduite, ce qui entraîne sur douze ou dix huit mois des pertes considérables de places d'examens. Ces pertes, les entreprises pénalisées ont beaucoup de difficultés à les récupérer. De plus, pour les catégories du permis de conduire du groupe lourd, le passage de deux à trois unités a occasionné de nombreuses erreurs liées au déficit d'information ou de formation des opérateurs créant ainsi des difficultés supplémentaires aux écoles de conduite et par conséquent aux candidats.

Ce que pensent nos adhérents sur cette méthode :

La Méthode d'Attribution des places d'examens (NMA) vous convient-elle ?

OUI 20 %

NON 80 %

De nombreux commentaires sur les conditions d'application localement de cette méthode nous ont été retranscrits. Nous les intégrerons dans nos propositions ci-dessous.



SORTIR DU SYSTEME ACTUEL

Une volonté de changement

Lors de nos Etats Généraux, nous avons interrogé nos adhérents sur leurs souhaits quant au « système examen » qu'ils souhaiteraient voir se mettre en place.

Une minorité ne souhaite pas de changement. Si nous poussons nos investigations, ces réponses émanent à 90% des 20% de départements qui ne connaissent pas de carence de places d'examens.

Pour L'ETG

Souhaite rester dans le système actuel 13 %

Pour LA PRATIQUE B

Souhaite rester dans le système actuel 23 %

Pour LA PRATIQUE A

Souhaite rester dans le système actuel 29 %

Pour LA PRATIQUE C, D

Souhaite rester dans le système actuel 25 %

Diminuer la demande de places d'examens :

Il conviendra d'obliger l'utilisation rigoureuse du bilan de compétence par l'ensemble des inspecteurs du permis de conduire. Ce bilan devra devenir une réalité pour tous, afin de permettre une augmentation de la réussite à l'examen pratique de la catégorie B du permis de conduire.

Le regard porté, par les écoles de conduite, sur ce bilan de compétences n'est pas élogieux, moins pour sa pertinence qu'à travers son application.

Pour la **catégorie B**, le bilan de compétences d'aujourd'hui, vous semble-t-il adapté ?

OUI 57, 5%

NON 42,5%

Dans les faits, à l'issue de la formation initiale, l'examineur évaluera le candidat et lui délivrera, en cas de réussite, un **Certificat d'Evaluation Temporaire et Restrictif du Permis de Conduire** d'une validité de trois à six mois (*dans notre proposition*). A la fin de cette période, le candidat devra suivre en école de conduite une formation « Post-Examen » qui portera sur des thèmes complémentaires à l'épreuve pratique évaluée par l'examineur (*civisme, éco-conduite, comportement, partage de la route, utilisation des outils d'aide à la conduite, etc.*). A l'issue de ce stage, l'école de conduite validera, via FAETON auprès de la préfecture, la réalisation de cette formation complémentaire. La préfecture délivrera alors le permis de conduire définitif.



Augmenter l'offre de places d'examens :

Il est indispensable de débiter par un état des lieux afin que le ratio examens/nombre d'examineurs soit identique d'un département à l'autre. Dans tous les départements où le ratio est différent de ce qu'il devrait être, il faudra affecter (*ou désaffecter*) des examinateurs.

L'optimisation des examens pratiques devra être au cœur des réflexions (*exemple : une meilleure affectation des examinateurs afin d'éviter les déplacements coûteux et générateurs de période de récupération*)

Les séances d'ETG devront être surveillées par des personnels autres que ceux habilités à évaluer les épreuves pratiques du permis de conduire.

95% de nos adhérents le demandent instamment

L'examineur devra être exclusivement attaché au passage des épreuves pratiques du permis de conduire. Il ne devra pas être affecté à des missions de sécurité routière, lesquelles peuvent être assurées par d'autres personnels de l'Etat ou des associations reconnues pour leurs compétences en matière.



Pour une délégation de service public

Les réponses de nos adhérents à notre question parlent d'elles-mêmes :

Seriez-vous favorable à un changement du système actuel pour :		
L'ETG		
Vers une privatisation ?	16 %	
Vers une délégation de service public ?		71 %
Autre ?	0 %	
Souhaite rester dans le système actuel	13 %	
LA PRATIQUE B		
Vers une privatisation ?	12 %	
Vers une délégation de service public ?		65 %
Autre ?	0 %	
Souhaite rester dans le système actuel	23 %	
LA PRATIQUE A		
Vers une privatisation ?	10 %	
Vers une délégation de service public ?		61 %
Autre ?	0 %	
Souhaite rester dans le système actuel	29 %	
LA PRATIQUE C, D		
Vers une privatisation ?	7 %	
Vers une délégation de service public ?		68 %
Autre ?	0 %	
Souhaite rester dans le système actuel	25 %	

Nous proposons donc l'instauration d'une délégation de service public.



Nous livrons au lecteur les compétences qui devront être confiées au délégataire :

- ✚ La mise en place, la gestion et le suivi de la répartition des places d'examens
- ✚ L'accueil des candidats au permis de conduire avec vérification à l'accueil de justificatifs d'identité
- ✚ Le passage des Epreuves Théoriques Générales (*séances surveillées par des administratifs*)
- ✚ Le passage des épreuves pratiques des examens du permis de conduire par des examinateurs
- ✚ La vérification des caractéristiques des véhicules d'examens
- ✚ La gestion des centres d'examens
- ✚ Le recrutement d'examineurs (*privés et/ou agents de l'Etat*)

Le délégataire percevra un « droit à l'examen » lui permettant des recettes de fonctionnement (*ce droit permettra, si nécessaire, de procéder à l'embauche d'examineurs supplémentaires*).

Les examinateurs seront exempts de toutes tâches administratives autres que le renseignement des fiches d'évaluation (*actuellement CEPC*).

Par ailleurs,

L'examen des dossiers de demandes d'agrément ou de renouvellements d'agrément devra rester dans les prérogatives des préfetures (*ainsi que leur délivrance*).

Les suivis d'enseignement ou les contrôles administratifs des écoles de conduite ou des centres de formation devront être réalisés par les administrations relevant des préfets.

Concernant la répartition des places d'examens

La méthode de répartition des places d'examens doit être actualisée.

Pour y parvenir, il convient de :

- ✚ prendre en considération des critères supplémentaires pour l'attribution de places pratiques (*exemple les deuxièmes présentations*),
- ✚ mettre en place une notion de « débit-crédit » afin de répondre aux contraintes des saisons et aux fermetures hebdomadaires ou annuelles d'écoles de conduite,
- ✚ définir des critères nationaux d'attribution de places supplémentaires,
- ✚ prévoir un système fiable qui assure la transparence dans la disponibilité des places rendues par les écoles de conduite et dans la réattribution de ces places,
- ✚ regarder attentivement l'attribution des places pratiques pour les catégories de permis de conduire autres que la catégorie B



Pour les épreuves théoriques et pratiques des examens du permis de conduire

Nous avons questionné nos adhérents concernant les épreuves pratiques des examens du permis de conduire. La synthèse des réponses est la suivante :

Pour la catégorie B : la durée de l'épreuve pratique vous semble-t-elle adaptée ?	OUI 71%	NON 29%
le bilan de compétences d'aujourd'hui, vous semble-t-il adapté ?	OUI 57,5%	NON 42,5%
Pour la catégorie A : la durée des épreuves pratiques vous semble-t-elle adaptée ?	OUI 89%	NON 11%
le bilan de compétences tel qu'il existe aujourd'hui, vous semble-t-il adapté ?	OUI 80%	NON 20%
Pour les catégories C, D : la durée des épreuves pratiques vous semble-t-elle adaptée ?	OUI 81%	NON 19%
le bilan de compétences tel qu'il existe aujourd'hui, vous semble-t-il adapté ?	OUI 88%	NON 12%

N.B. : les réponses relatives au bilan de compétences de la catégorie B du permis de conduire ne montrent pas une majorité de « OUI » aussi marquée que pour les autres catégories. En examinant certains commentaires, nous notons que si les nouveaux IPCSR appliquent consciencieusement le bilan de compétences, les plus anciens continuent à évaluer la prestation du candidat dans sa globalité ce qui donne des résultats peu cohérents.

La synthèse des réponses relatives aux conditions d'organisation des épreuves théoriques générales est la suivante :

Faut-il poursuivre les séances collectives telles qu'elles se pratiquent actuellement ?	OUI 87,5%	NON 12,5%
Faut-il, comme dans certains pays de l'Union Européenne, des salles équipées de plusieurs postes informatiques et ouvertes en continu avec des heures de passage choisies par les candidats ?	OUI 20%	NON 80%

Ces résultats devront être pris en compte par le délégataire dans l'organisation des épreuves théoriques et dans l'évaluation des épreuves pratiques du permis de conduire.