

The logo for unidec features the word 'unidec' in a bold, lowercase, sans-serif font. The 'i' has a small yellow square above it. The letters 'd', 'e', and 'c' have white horizontal bars cutting through them from the bottom.

Union Nationale Intersyndicale
Des Enseignants de la Conduite

**Contribution et Réflexions
pour le groupe de travail sur les délais d'attente
au passage de l'examen du permis de conduire**

Préambule :

Dans notre société, la possession du permis de conduire est indispensable pour être autonome dans les déplacements et obtenir ainsi un « passeport pour l'insertion sociale et professionnelle ...

Les Jeunes galèrent, ne peuvent pas se présenter à l'examen du permis de conduire dans des délais raisonnables...

Les jeunes sont sur-impliqués dans les accidents de la route...

Alors que le célèbre trois volet rose change de format en cette année 2013, pour adopter la norme européenne type carte de crédit, il n'en demeure pas moins qu'il constitue toujours une étape majeure dans l'autonomie, principalement des jeunes.

En France c'est l'état dans sa fonction régaliennne qui organise les examens du permis de conduire assurant ainsi une mission de service public.

Or le système « Examens du permis de conduire » ne cesse de se dégrader dans son volet disponibilité des places d'examens, rendant ainsi défailante la mission de service public de l'état.

Les candidats au permis de conduire ne peuvent pas se présenter aux épreuves d'examens dans des délais raisonnables.(délai moyen entre les deux premières présentations 95 jours pouvant aller jusqu'à 160 jours dans certains départements)

Constat :

Le système d'attribution des places aux écoles de conduite est totalement incohérent et pervers.

- Le système est incohérent pour l'attribution des places d'examens théoriques :

En effet, le mode de calcul repose pour l'attribution des places d'examens théoriques sur les résultats à cette même épreuve pendant une période de référence de 12 mois. Autrement dit, plus vos résultats théoriques sont bons, plus on vous donne de places théoriques ...or, si vos résultats sont bons, vous n'avez pas besoin de ces places ...Le système est bien incohérent.

- Le système est pervers pour l'attribution des places d'examens pratiques :

En effet, le mode de calcul repose pour l'attribution des places d'examens pratiques sur les candidats présentés en premier examen pratique pendant 12 mois de référence. Les écoles de conduite sont ainsi contraintes par l'Administration à présenter de façon prioritaire les candidats qui passent pour la première fois (ceci afin de ne pas se pénaliser dans leurs futures attributions de places), les candidats ayant subi un ou plusieurs échecs vont attendre plusieurs mois avant de pouvoir être représentés à un examen qui souvent leur est nécessaire pour travailler ou trouver du travail... Le système est bien pervers.

- Une Administration qui entretient l'incohérence et la perversité :

En effet, l'Administration participe de manière éhontée à ce système en désinformant les citoyens. Les Préfectures apportent des réponses scandaleuses aux élèves mécontents, en reportant la responsabilité des délais sur les écoles de conduite et en précisant que c'est à cause d'une mauvaise gestion des places d'examen par l'école que l'élève n'est pas présenté. C'est faux, bien entendu. Comment peut faire une école pour présenter 50 élèves en attente alors qu'elle n'a que 10 places pour le mois à venir ?

- ❖ 1^{ère} conclusion :

Tout système de répartition des places d'examens du permis de conduire ne peut donner satisfaction que si le nombre de places d'examens à répartir est suffisant, c'est-à-dire s'il y a suffisamment d'examineurs affectés aux examens.

❖ 2^{ème} conclusion :

Le système que l'Administration doit mettre en place pour répartir les places d'examens est le suivant (nous le proposons au Ministère des Transports depuis des années).

- Pour les places d'examens théoriques (en gardant une période de 12 mois de référence) :
L'attribution des places d'examen ne peut et ne doit se faire qu'en fonction des dossiers enregistrés dans les Préfectures, il s'agit là de la seule référence fiable et indiscutable, car lorsqu'un citoyen Français enregistre un dossier en Préfecture pour passer un permis c'est bien la preuve d'un besoin d'une place d'examen théorique.

- Pour les places d'examens pratiques (en gardant une période de 12 mois de référence) :
C'est ici qu'il faut prendre en compte le pourcentage de réussite des élèves aux épreuves théoriques, car un élève qui réussit à l'épreuve théorique a automatiquement besoin d'une place pour présenter son épreuve pratique. De même, un élève qui échoue à une présentation pratique doit avoir automatiquement une nouvelle place pour se présenter à une nouvelle épreuve. Il faut appliquer le principe : un besoin d'un candidat égale une place, car il s'agit là d'un Service Public.

MESURES A PRENDRE POUR UN MEILLEUR SYSTEME EXAMEN

1- Concernant les mesures rapides et efficaces qui pourraient être mises en place :

Il faut trouver une solution, pour sauver le système existant qui soit une solution à coût zéro pour l'Etat.

Nous nous sommes donc penchés sur la répartition du temps de travail des inspecteurs des Permis de Conduire et de la Sécurité Routière IPCSR. Vous trouverez, en annexe, les tableaux de cette répartition.

Le dysfonctionnement saute aux yeux, au moins en période de crise, il faut consacrer plus de temps au cœur de métier, à savoir les examens du permis de conduire.

La moyenne nationale ressort à 70,2 %, nous pensons qu'une obligation de monter cette moyenne de 10 % pendant les périodes tendues permettrait de régler le problème et de sauver le système.

Ces 10 % peuvent se trouver à l'intérieur des 70,2, c'est-à-dire **en ne faisant plus appel aux IPCSR pour les examens professionnels (3,4 %) ou pour l'ETG (4,7 %)** comme l'ont suggéré les représentants des consommateurs. On resterait dans ce cas pratiquement au même pourcentage, mais avec une reconcentration sur les épreuves pratiques des permis de base.

L'avantage de la mise en place de cette solution, par rapport à un recrutement, c'est son efficacité immédiate, car réalisée avec le personnel existant, donc opérationnel, un recrutement ne donnerait des effets qu'environ 18 mois après. (temps de formation oblige)

Nous nous appuyons sur les informations que nous avons obtenues de la DSCR, grâce à la CADA.

2 – Rétablir un droit d'examen affecté comme dans la plupart des pays européens

Au regard des différents droits d'examens appliqués dans différents pays d'Europe on constate que les droits varient de 15 à 107 euros.

Si l'on prend une hypothèse moyenne basse de 35 euros de droits d'examen, avec plus de 1 200.000 personnes se présentant à cette épreuve, il est possible de dégager un budget annuel de 42 Millions d'euros.

De plus sondage auprès des candidats fait ressortir qu'ils préfèrent payer un droit d'examen et passer rapidement, plutôt que d'attendre parfois 4 à 6 mois pour passer.

3 – Embauche d'effectifs complémentaires

Le budget dégagé par le droit d'examen affecté doit permettre l'embauche de 200 IPCSR complémentaire à effectif constant remplacement des départs en retraite en sus.

Cette mesure à elle seule viendrait réguler totalement le système actuel, permettant aux candidats de se présenter aux épreuves du permis de conduire dans des délais raisonnables.

Le comité National de suivi, qui existe mais en sommeil, pourrait être l'observateur et le garant des résultats, il pourrait également intégrer la dimension de la répartition géographique des effectifs qui est un autre paramètre à prendre en compte.

4 – Changer de système

Mais en plus de la situation dégradée des candidats, l'administration ne doit en aucun cas être un frein à la bonne marche et à la production d'entreprises privées dont l'activité est directement mise en cause par une défaillance des services publics.

Nous avons volontairement employé, à plusieurs reprises, les termes de « sauver le système », en effet si aucune mesure efficace ne pouvait être appliquée au système existant pour donner satisfaction aux candidats usagers du service public, il ne resterait qu'à changer de système ...

Nous prenons pour base les recommandations 16 et 18 du Rapport LEBRUN de mai 2008 – Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis.

Recommandations pour piloter le système actuel :

17 – créer une agence de service public

18 – en cas d'échec, envisager de recourir à une délégation de service public.

PISTES DE REFLEXION POUR UNE MEILLEURE COHERENCE DU SYSTEME FORMATION/EXAMEN

Les jeunes sont sur-impliqués dans les accidents de la route...

La cohérence du système formation/examen n'est pas assez crédible et efficace...

Il y a trop de rupture entre les deux systèmes...

Le gouvernement déclare vouloir diviser par deux et à court terme, le nombre de victimes sur la route ; le seul arsenal de répression ne saurait y parvenir, nous devons également, pour mettre en œuvre une vraie politique de sécurité routière, prendre en considération tous les dispositifs d'éducation, d'enseignement et de prévention.

1- Privilégier, Développer ou Généraliser les dispositifs d'apprentissage Accompagnée :

La filière Conduite Accompagnée, moins chère, avec un meilleur taux de réussite à l'examen et plus sûre...

L'étude sur l'accessibilité au permis B réalisée par la prévention routière et publiée au mois de juillet 2013 démontre qu'il existe un différentiel de 9 heures de formation complémentaire pour un apprentissage par la filière traditionnelle par rapport à la filière de la Conduite Accompagnée (35heures contre 26 heures), pour obtenir le permis de conduire.

Or les résultats à l'examen diffèrent aussi d'une filière à l'autre, en première présentation à l'examen 48% pour la filière traditionnelle, et près de 70% pour la filière conduite accompagnée.(source enquête CLCV Août 2013).

Ces deux constats nous mènent à penser que plus l'expérience dans l'accompagnement au travers de l'apprentissage est développée plus le taux de réussite à l'examen est élevé et le coût de la formation au permis est modéré.

2 – Relier le système Formation et le système Examen

Nous devons éviter la rupture actuelle entre un système de formation complètement dissocié de la validation finale c'est-à-dire l'examen.

Nous devons modifier le système afin que la validation soit plus progressive et que l'examen du permis de conduire prenne en compte dans le cadre de la validation certains éléments abordés dans la formation.

Pour ce faire nous devons aussi définir le cadre du suivi de la qualité des établissements d'enseignements de la conduite et de la sécurité routière dans le cadre d'un référentiel qualité.

SYNTHESE

1 - Le système d'attribution des places aux écoles de conduite est totalement incohérent et pervers, ce qui est important plus que la méthode c'est le nombre de place à répartir : chaque élève doit pouvoir bénéficier d'une place d'examen au permis de conduire dans des délais raisonnables.

2 – Des mesures à prendre pour un meilleur système examen

- Sauver le système existant et sortir de la situation de crise – Réadaptation des missions des IPCSR au profit de « Plus d'examens »
- Rétablir un droit d'examen affecté comme dans la plupart des pays européens
- Embauche d'effectifs complémentaires
- Changer de système - En cas d'impossibilité des mesures ci-dessus

3 – Pistes de réflexions pour une meilleure cohérence du système Formation/Examen

- Développer ou Généraliser la filière de la conduite accompagnée
- Relier le système formation et le système examen