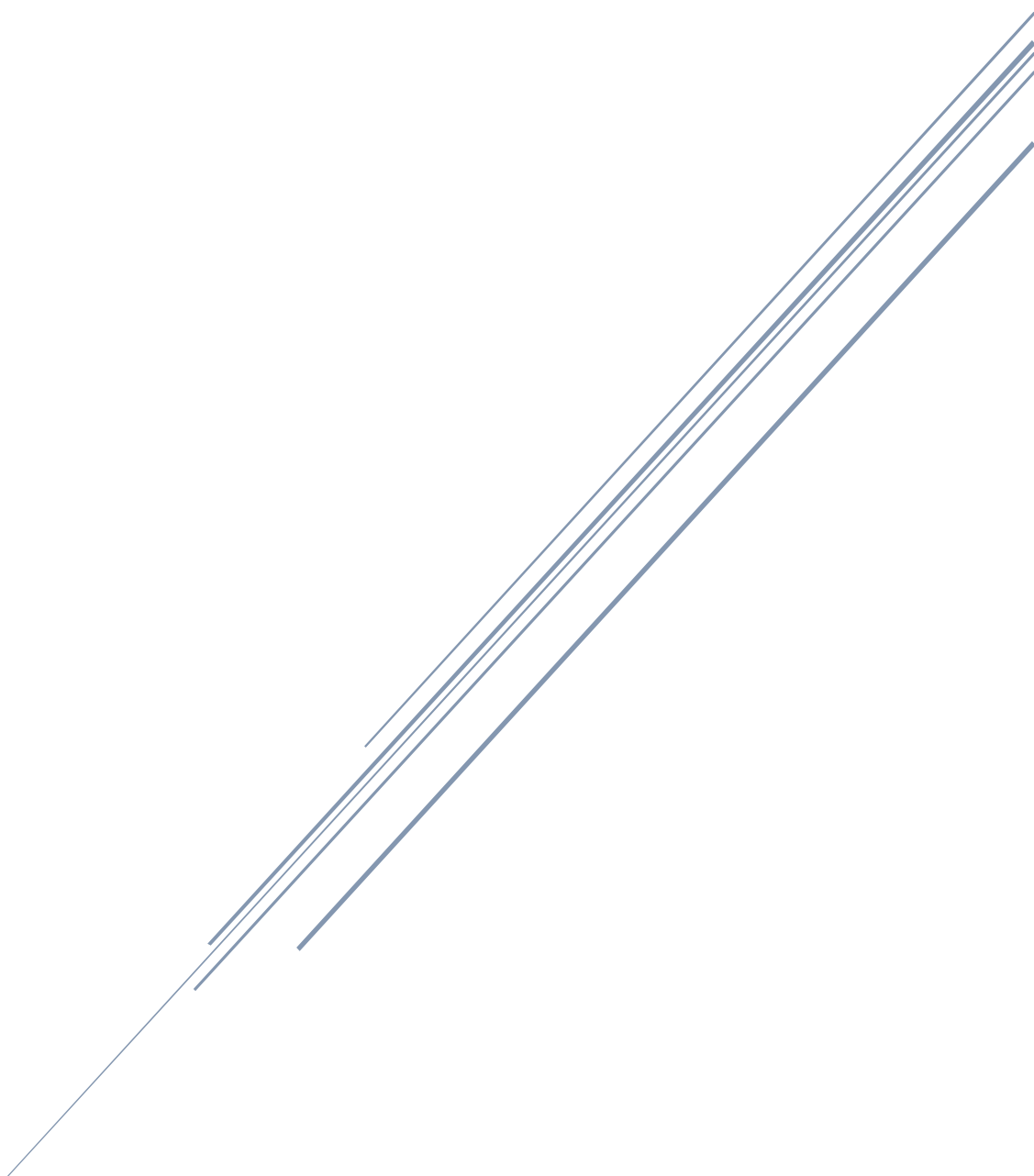


REFORME DE L'EDUCATION ROUTIERE

Rapport de Françoise DUMAS :

Positions et propositions des enseignants de la conduite



Mars 2019

Ont pris part à la rédaction du présent document :

Organisations patronales

- **CNPA - ESR** – Conseil National des Professions de l'Automobile - Éducation et Sécurité routière
- **UNIDEC - ASAV** – Union Nationale Intersyndicale Des Enseignants de la Conduite - Alliance des Services Aux Véhicules
- **FNA - UNIC** – Fédération nationale de l'automobile - Union Nationale des Indépendants de la Conduite

Réseaux d'écoles de conduite

- **ECF** – École de conduite française
- **CER** – Centre d'Éducation Routière

Collectifs

- **EECR** – Établissements d'enseignement de la conduite responsable
- **DICFR** – Association de défense interdépartementale de la conduite et de la formation routière

Préambule

Les acteurs de l'éducation routière ont toujours été moteurs de l'évolution de la profession, afin d'accroître la qualité de la formation, au bénéfice de tous les futurs conducteurs.

En collaboration étroite avec les pouvoirs publics, ils assurent une mission de service et de sécurité publics sur tout le territoire, accompagnant chacun vers l'obtention du permis de conduire, "passeport" vers la mobilité mais aussi vers l'insertion professionnelle et sociale.

Dans sa volonté de mener une réforme de l'éducation routière, le Gouvernement a missionné en août 2018 les députés Françoise Dumas et Stanislas Guerini, afin que ceux-ci remettent un rapport constituant une base de réflexion. Les professionnels ont souhaité y être associés, dans l'esprit de concertation qui les anime.

Le rapport rendu le 12 février 2019 comporte **23 propositions** qui, pour une grande majorité, semblent aller dans le bon sens, parfois au prix de quelques précisions.

Conformément à la lettre de mission qui leur avait été adressée par le Premier ministre, les députés ont affiché leur volonté de **répondre aux besoins des usagers, notamment des plus éloignés territorialement et socialement du permis.** Le **recours aux outils numériques**, bien connus et mobilisés par les professionnels, est également mis en valeur, afin de moderniser l'apprentissage de la conduite. Il convient toutefois de rappeler que l'accès à ces outils demeure très inégal, comme le soulignait encore récemment le Défenseur des droits, monsieur Jacques Toubon : **la fracture numérique est une réalité** qui concerne de nombreux territoires, ruraux comme urbains, et de nombreuses populations, de tous les âges.

Le numérique ouvre certes des possibilités nouvelles pour les candidats au permis, à condition de choisir un prestataire présentant toutes les garanties de sérieux requises.

- En ce sens, **les professionnels de l'éducation routière sont particulièrement vigilants à ce que l'Etat puisse assurer les contrôles nécessaires au respect des obligations afférentes à cette profession réglementée, en termes de qualité de formation et de conformité au droit social.** La profession continuera donc de défendre la **portée départementale de l'agrément préfectoral**, seule garantie contre les dérives que pourraient organiser des acteurs peu scrupuleux et peu conscients de l'importance de la mission d'apprentissage qui est celle des auto-écoles.
- Il convient par ailleurs de prendre garde aux fausses promesses de ces acteurs, entraînant une **augmentation sans précédent des « candidats libres »**, peinant désormais à se présenter à l'examen pratique, piégés par un statut qui les soumet à des délais devenus interminables. Cette **modalité de candidature doit rester l'exception.** Aussi, **il est essentiel de redéfinir précisément le statut de candidat libre** pour assurer un désengorgement du système et une transparence optimale du service offert aux usagers par les auto-écoles.

Enfin, en cohérence avec l'ambition portée par le Président de la République, Emmanuel Macron, qui annonçait, en novembre 2018, une baisse « drastique » du prix du permis de conduire, il convient de **simplifier les dispositifs d'aide à son financement.**

C'est pourquoi la profession appelle de ses vœux la mise en place d'une grande conférence sociale sur les financements au permis de conduire.

I. Deux lignes rouges menaçant la qualité de l'éducation routière.

Proposition n° 10 proposant une portée nationale de l'agrément.

La profession est résolument opposée à cette proposition. Pour mémoire, l'enseignement à titre onéreux de la conduite ne peut être organisé que dans le cadre d'un établissement agréé par le préfet du département concerné. Cet établissement dispose d'un local, garant d'un enseignement de proximité mais permettant aussi à l'administration de réaliser ses contrôles.

Il est essentiel que l'agrément conserve un caractère départemental : lui conférer une portée nationale serait dangereux car cela reviendrait à **démanteler le maillage territorial formé par les auto-écoles** et **exclurait quasiment de fait la possibilité de contrôle par l'administration**. Un agrément de portée nationale ne peut profiter qu'à quelques nouveaux entrants, en leur permettant d'échapper aux contrôles. D'autres nouveaux entrants respectent la loi, comme l'ensemble des auto-écoles de proximité, et parviennent néanmoins à se développer. L'agrément départemental n'est pas un frein, mais un garde-fou contre les dérives que pourraient organiser des acteurs peu scrupuleux et peu conscients de l'importance de la mission d'apprentissage qui est celle des auto-écoles.

Propositions n° 14, 19 et 20 portant sur les modalités de présentation de l'épreuve pratique en tant que candidat libre.

La profession est résolument opposée à ces évolutions.

La proposition de désintermédier la présentation de l'examen pratique s'inscrit dans la continuité de la désintermédiation de l'épreuve du code, instituée par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Il convient toutefois de rappeler que de nombreux candidats souhaitent et / ou doivent être accompagnés dans leurs démarches administratives. **Cette possibilité d'accompagnement doit être laissée aux auto-écoles, avec un volume de places cohérent avec la réalité et une demande anticipée permettant l'organisation de présentations groupées pour contenir les coûts d'accompagnement.** Cela n'empêche pas le Gouvernement d'offrir aussi la possibilité de l'inscription directe aux élèves **à condition de revenir au véritable usage du statut de candidat libre désengagé de l'école de conduite.**

- Afin de diminuer l'engorgement des services administratifs, **la définition même de ce statut doit être clarifiée : devrait être considéré comme candidat libre tout candidat qui n'est pas rattaché à une école de conduite et qui n'entre pas dans le cadre d'une formation à titre onéreux.** La méthode nationale d'attribution des places d'examen du permis de conduire est précisée par l'arrêté du 22 octobre 2014. Or, **cet arrêté ne mentionne à aucun moment l'accompagnement de l'auto-école ainsi que le cadre onéreux. Cette définition amène à traiter de faux candidats libres.**

La profession souhaite également que soient instituées plusieurs mesures favorisant la transparence des parcours dans le cadre d'une formation à titre onéreux :

- **L'obligation d'indiquer les 20 heures de formation obligatoire en auto-école sur le livret d'apprentissage en ligne**, comprenant l'identité du formateur ainsi que le numéro d'agrément de l'école de conduite.
- **L'obligation contractuelle des établissements d'accompagner l'élève jusqu'à la présentation de l'examen pratique**, l'obtention du permis de conduire marquant la fin de la formation initiale. Cette mesure assure aux élèves un parcours pédagogique complet, ainsi qu'une traçabilité de la qualité des formations proposées par chaque établissement, ce qui viendra utilement nourrir le comparateur en ligne que le Gouvernement appelle de ses vœux.
- **La possibilité pour le candidat de se présenter en candidat libre à l'épreuve pratique, dans l'hypothèse de refus de l'école de conduite de le présenter parce qu'il n'a pas encore atteint le niveau suffisant.** Ce refus de l'école de conduite devra être signifié dans le livret et le taux de refus de présentation sera publié sur le comparateur en ligne afin d'éviter tout effet pervers aboutissant à ce que les écoles de conduite ne présentent que les meilleurs de leurs élèves, pour gonfler artificiellement le taux de réussite.

Il convient en outre de garder à l'esprit que **la mise en place de délais entre deux présentations constituerait un véritable retour en arrière**. Créés dans les années 1990, ceux-ci ont été supprimés par l'ancien ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve afin de fluidifier le système. La profession s'oppose également à la **facturation de la présentation de l'examen, afin de ne pas créer d'inégalité d'accès selon les conditions sociales des élèves**.

La profession **s'oppose** enfin à **l'expérimentation de la désintermédiation de la conduite dans les 15 départements** mentionnés par le rapport Dumas. Elle souhaite toutefois être **pleinement associée à l'expérimentation en Seine-Saint-Denis et en Seine-et-Marne**.

II. De nombreuses propositions intéressantes, mais nécessitant d'être précisées.

Proposition n° 2 portant sur l'enrichissement du contenu pédagogique de l'ASSR 2.

Il est essentiel de former dès le plus jeune âge à l'éducation routière, mais pour que cette formation soit de qualité, il faut qu'elle soit dispensée par des professionnels. Aussi, il conviendra **d'éclaircir la notion "d'accompagnement"**. La profession est prête à s'engager avec les pouvoirs publics afin d'offrir au plus grand nombre une formation de qualité et de proximité. Des **critères reposant sur un zonage géographique autour des établissements scolaires** pourraient ainsi être utilement ajoutés dans les critères de sélection.

Proposition n° 3 portant sur le renforcement du continuum éducatif tout au long de la scolarité.

La profession a une position similaire à celle qu'elle peut avoir sur la proposition n°2. Toutefois, il serait souhaitable de mettre en place un **programme étoffé, comprenant la diversité des mobilités possibles** (pédestre, cyclables, électriques, motorisées...) **de manière à consacrer un réel temps à ces sujets.**

Proposition n° 5 portant sur l'intégration de l'examen théorique et le temps d'échange collectif au Service National Universel.

Cette évolution majeure de la structuration de l'éducation routière entraînerait, sur le plan socio-économique, une **privation d'une part de revenus**, pour la profession, par la seule décision de l'État. Il est ici important de rappeler que la quasi-totalité des écoles de conduite sont des **entreprises patrimoniales**, et non capitalistiques. Une privation d'une part de revenus se traduirait donc mécaniquement par la diminution du patrimoine personnel des professionnels-entrepreneurs.

Par ailleurs, la **multiplication des temps institutionnalisés de l'éducation routière** (AM à 14 ans, AAC à 15 ans, SNU à 16 ans, examen pratique à 17/18 ans...) **générerait un désintérêt pour l'apprentissage anticipé de la conduite**, alors même que ce rapport souhaite le valoriser.

Proposition n° 6 portant sur la possibilité de passer l'épreuve pratique du permis de conduire pendant le SNU à titre gratuit.

Le Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Éducation Nationale, Gabriel Attal, a souhaité que le Service National Universel, dans sa version longue, permette aux jeunes d'obtenir le permis. Cela comprendrait à la fois la formation et la présentation de l'examen.

Il s'agit d'une mesure à même de renforcer l'attractivité du Service National Universel. **Les professionnels n'y sont pas opposés, mais à condition que la formation à la conduite soit dans ce cas assurée par des professionnels des auto-écoles en se basant sur des critères de zonage géographique garantissant un haut niveau de qualité.**

Proposition n° 7 portant sur la révision et clarification de l'épreuve théorique générale.

Toute évolution de l'épreuve théorique générale qui permettrait d'éviter le bachotage apparaît comme positive aux yeux des professionnels. Toutefois, afin **d'éviter tout mélange des genres, il est essentiel que les données mobilisées soient celles des retours d'examens** et non celles des auto-écoles en ligne, afin d'éviter les situations de conflit d'intérêts.

Proposition n° 8 portant sur la création d'un vivier d'accompagnateurs pour encadrer les conduites accompagnées et supervisées.

La profession est favorable à cette proposition qui permet **d'améliorer l'accès aux conduites accompagnées et supervisées**. Mais il est nécessaire **d'encadrer cette mesure par des contrôles** afin d'éviter toute dérive mercantile et de garantir la qualité pédagogique des accompagnateurs. Il apparaît par ailleurs nécessaire qu'en cas d'échec en candidat libre avec moins de 10 points obtenus sur 30 (en sachant que le minimum exigé pour l'obtention du permis est de 20 points) et/ ou faute grave commise, l'élève soit tenu de reprendre une formation encadrée par des professionnels à même de le faire progresser, **avant de pouvoir engager une conduite supervisée**.

Proposition n°9 autorisant le passage de l'épreuve pratique et la conduite autonome dès 17 ans en cas d'AAC.

La profession est favorable à cette proposition, à condition de diminuer l'âge minimal requis pour débiter l'AAC, à 14 ans, au lieu de 15 actuellement. Cela permettrait aux candidats souhaitant passer l'épreuve pratique d'acquérir plus facilement les 3000 km requis. Par ailleurs, il faudrait **compléter le programme de quelques modules spécifiques pour garantir la pleine aptitude à la conduite en autonomie** (de nuit, de jour, sur autoroute...), mais aussi **renforcer la communication de la DSR autour de l'AAC**.

Proposition n°11 proposant l'instauration d'un livret d'apprentissage complet et obligatoire pour les candidats libres.

La profession suggère de rendre le livret d'apprentissage obligatoire pour tous les candidats, libres ou engagés auprès d'une auto-école. Dans le cadre d'une formation à titre onéreux, la précision de l'identité et du numéro d'agrément doit figurer sur ce livret. Par ailleurs, pour éviter des fraudes avec des fausses déclarations d'accompagnement à titre non-onéreux, il apparaît nécessaire de mettre en place une limite raisonnable : une même personne ne peut accompagner plus de trois personnes sur une même année calendaire. **Ce contrôle pourrait avoir lieu sur le site internet dédié en amont à l'examen.**

Proposition n°12 proposant une baisse de la TVA .

La profession **appelle le Gouvernement à s'impliquer pleinement dans les discussions européennes** actuelles afin d'obtenir une réduction de la taxe sur la valeur ajoutée pour les prestations relatives au permis de conduire. En tant que produit de première nécessité pour de nombreux Français, une évolution sur ce point serait la bienvenue. Il est par ailleurs essentiel **d'activer d'autres leviers de financement, comme un abattement sur les charges patronales ou encore un co-financement par l'État, issu des recettes des radars.**

Proposition n° 13 proposant la création d'un contrat type pour garantir au candidat la transparence dans son parcours d'apprentissage de la conduite.

La profession est très favorable à cette mesure, qui est demandée par les professionnels depuis plusieurs années. Dans sa réalisation, il convient de se tenir à ce que propose le rapport Dumas, à savoir :

- Temps 1 - Élaboration avec les professionnels
- Temps 2 - Test et évolutions en cohérence avec les retours d'expérience
- Temps 3 - Détermination d'un contrat type qui s'impose à toute formation à l'éducation routière réalisée à titre onéreux.

Proposition n°15 proposant une concertation spécifique sur le label qualité.

La profession est favorable à **l'ouverture d'une concertation spécifique sur ce sujet et les professionnels souhaitent être associés aux choix de la personnalité conduisant cette concertation.**

Proposition n°17 proposant un renforcement du simulateur et réduction à 3 mois pour le délai permettant la transformation d'un permis « boîte automatique » en permis « boîte mécanique ».

La profession est favorable à cette proposition, à la condition de **rendre obligatoire un volume de 5 heures de cours collectifs enseignés en salle ou sur simulateur dans le cadre des 20 heures obligatoires** ou en dehors. Cela entraînerait une baisse immédiate du prix du permis.

Proposition n°18 proposant la création d'un portail internet réunissant toutes les aides au financement pouvant être sollicité.

L'objectif poursuivi par les auto-écoles est de renforcer l'accessibilité au permis. Si ce portail permettait de **donner une visibilité à des aides souvent inconnues des candidats**, il n'en resterait pas moins la problématique du non-recours. Il est en réalité très souvent nécessaire d'accompagner les candidats dans les démarches **administratives**. L'auto-école de proximité est tout à fait à même de jouer ce **rôle de tiers de confiance social**. Pour cette raison, elle pourrait se voir confier une **mission de guichet unique** pour informer les candidats sur les aides disponibles. Par ailleurs, il semble opportun de **permettre la portabilité du compte professionnel de formation (CPF)**, afin que des parents puissent financer la formation à la conduite de leurs enfants. Le financement de l'éducation routière par le CPF est en effet déjà mis en place, mais les jeunes apprentis à la conduite ne disposent que très rarement d'un CPF, étant principalement lycéens ou étudiants.

Proposition n° 21 proposant de garantir l'homologation du véhicule à double commande.

Il convient de rappeler que **les véhicules à double commande sont déjà homologués**, les constructeurs intégrant déjà les normes afférentes à la double commande dans leur cahier des charges. L'homologation est par ailleurs notifiée sur la carte grise du véhicule. Toutefois, **en cas de problème lié au véhicule, il convient de garantir la possibilité d'engager le droit de retrait de l'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière afin de préserver la sécurité de tous.**

III. Des dynamiques positives.

Proposition n° 1 proposant la suppression de l'obligation, pour obtenir un premier permis de conduire avant 21 ans, de détenir une attestation de sécurité routière (ASR) pour les jeunes déscolarisés ou non scolarisés en France.

La profession est favorable à cette mesure.

Proposition n° 4 proposant l'adaptation des messages de prévention dans les DROM-COM.

La profession est favorable à cette mesure mais pas directement concernée par cette proposition.

Proposition n° 16 proposant l'extension du dispositif de suramortissement au simulateur de conduite.

La profession est très favorable à cette proposition et souhaiterait savoir si elle s'étend également à d'autres outils (notamment numériques).

Proposition n° 22 portant sur des mesures complémentaires de recrutement d'inspecteurs du permis.

La profession s'alignera sur la position des inspecteurs sur cette question.

Proposition n° 23 proposant d'étendre l'expérimentation du Groupe La Poste à d'autres entreprises assurant des missions de service public.

La profession s'alignera sur la position des inspecteurs sur cette question. Elle souhaite toutefois obtenir des précisions par rapport aux raccourcissements de la formation des inspecteurs.

Conclusion

Le Gouvernement a aujourd'hui la volonté de **réduire le prix du permis de conduire pour en assurer la plus large accessibilité possible.**

Tout en partageant ce vœu, les professionnels de l'éducation routière souhaitent que soit toujours garanti le plus haut niveau de sécurité routière. Ce combat, qui les anime depuis des décennies, permet chaque jour une réduction significative des drames humains sur la route. Cet élan est à poursuivre et à intensifier.

Aussi, **nous sommes prêts à travailler avec le Gouvernement à des évolutions de l'éducation routière, à la condition que celles-ci soient compatibles avec l'impératif d'une qualité de formation renforcée.**

Si de nombreuses propositions du rapport de Madame Françoise Dumas peuvent faire l'objet de concertations et d'un travail commun, plusieurs pistes avancées nous apparaissent toutefois comme totalement irrecevables.

La question **du prix de la formation est un sujet central, dont il faut rappeler la réalité.** Il convient en ce sens de bien **distinguer le prix de la formation de son coût** : les auto-écoles ont des coûts de production élevés, directement liés au haut niveau de qualité de la formation ainsi qu'au fort taux de prélèvements fiscaux et sociaux.

Les professionnels de l'éducation routière appellent ainsi à une grande conférence nationale sur les modalités de financement du permis, diplôme essentiel dans de nombreux territoires et véritable passeport pour l'emploi et l'insertion. La création d'un fonds alimenté par les bénéfices des concessionnaires autoroutiers ou la mise en place d'un livret d'épargne dédié font parties des pistes qui pourraient être évoquées en ce sens.