

ministère
des Transports, de
l'Équipement
du Tourisme et
de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées
Le Vice président

Paris, le 13 septembre 2005

Le Vice-président du Conseil général des ponts
et chaussées

à

Monsieur le Directeur de la sécurité et de la
circulation routières

objet : rapport n° 2004-0084-01 sur la rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière pour améliorer la qualité de l'enseignement

référence : lettre de mission du directeur de la sécurité et de la circulation routières du 6 février 2004

affaire suivie par : Claude Liebermann – mission sécurité routière
tél. 01 40 81 21 86
mél. Claude.Liebermann@equipement.gouv.fr

Par la lettre citée en référence, il a été demandé au conseil général des ponts et chaussées de conduire une réflexion sur les moyens de rénover les relations entre l'administration et les écoles de conduite, afin de renforcer la qualité de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. Cette mission a été confiée à Claude LIEBERMANN et à Henri LEGENDRE, ingénieurs généraux des ponts et chaussées.

Compte tenu des objectifs de la mission, une méthode de travail originale a été mise en œuvre, la création d'un groupe de travail paritaire associant les représentants de l'administration et ceux de la profession pour réfléchir aux propositions souhaitables et favoriser le meilleur consensus sur celles retenues.

Ce groupe de travail était composé de la façon suivante :

- Des représentants de la sous-direction de l'éducation routière,
- Des représentants des directions départementales de l'équipement, au niveau directeur, directeur adjoint, responsable de la gestion de la route et délégué au permis de conduire et à la sécurité routière,
- Des représentants des établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, proposés par les organisations professionnelles, CNPA, ECF et UNIDEC, ou choisis en fonction de leurs compétences ou de leurs expériences.

Sur les différents sujets abordés, le groupe de travail a fait appel à des experts des administrations françaises ou européennes, qui ont apporté leurs connaissances.

Le rapport final présente trente propositions autour de cinq orientations : une meilleure reconnaissance économique et sociale des écoles de conduite, une amélioration du niveau de recrutement, de la formation initiale et continue des enseignants, l'évolution de l'organisation des examens et de la répartition des places entre les écoles de conduite, un dialogue permanent entre l'administration et les écoles de conduite, au niveau national et local, enfin une information plus complète et plus objective des consommateurs.

Le rapport reprend, en annexe, les avis exprimés par les participants, Centre National des Professions de l'Automobile (CNPA), Ecoles de Conduite Françaises (ECF) et Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la Conduite (UNIDEC). D'une manière générale, ces organisations expriment leur satisfaction sur le principe et le fonctionnement du groupe de travail, jugé constructif, ouvert et utile, ainsi que leur soutien à la plus grande partie des propositions finales.

Les éléments importants suivants font en particulier l'objet d'un accord global :

- Le renforcement souhaitable de la représentation professionnelle et inter professionnelle des entreprises du secteur,
- Une volonté d'assainissement et de remise en ordre de la profession, de respect des règles de concurrence et de déontologie, par les mesures et les contrôles nécessaires, avec en parallèle un conventionnement exigeant avec l'administration et le développement des démarches qualité,
- Une réforme d'ensemble de la formation des enseignants, avec le relèvement au niveau bac du recrutement, avec des possibilités de formations professionnelle en alternance.,
- La création d'une obligation légale de formation continue pour les enseignants,
- Le développement de l'apprentissage anticipé de la conduite,
- L'élargissement du fonctionnement du conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP) et la création urgente d'une instance départementale de concertation, sur le modèle du CSECAOP,
- Une évolution progressive, qui doit être concertée au niveau local, de la carte des centres d'examens,
- Une grande réticence devant une extension trop systématique de l'annonce différée des résultats, par rapport à l'annonce directe traditionnelle. L'annonce différée devrait pouvoir être limitée à certaines zones, là où la sécurité des inspecteurs l'exige, et rester réversible,
- La recherche de rapprochements avec l'éducation nationale,
- L'expérimentation d'une procédure nationale de médiation en cas de difficulté,
- Le souhait d'une application rapide et suivie du rapport et d'une actualisation périodique (tous les cinq ans) de ses recommandations.

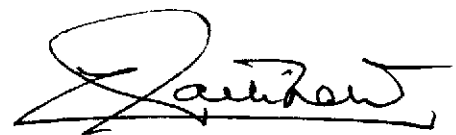
Toutefois, pour la suite, une attention particulière devra être apportée aux points suivants, qui font débat, parfois à l'intérieur même de la profession :

- L'évolution éventuelle de la convention collective des enseignants de la conduite, aujourd'hui rattachée aux métiers de l'automobile, ce qui permet une mutualisation plus importante. Le CNPA en particulier, manifeste son attachement à cette organisation, les autres organisations apparaissent plus ouvertes,
- Les liaisons entre la formation des enseignants des écoles de conduite et celle des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière,
- La mise en place progressive de la nouvelle méthode de répartition, qui devra être particulièrement soignée,
- La communication, par Internet ou selon d'autres modalités, des résultats aux permis des différentes écoles de conduite.

D'une manière générale, se posera la question de la compatibilité des améliorations souhaitées dans la qualité de l'enseignement de la conduite et du coût du permis de conduire, déjà jugé trop élevé par les candidats dans notre pays, alors qu'il reste modéré au niveau des comparaisons européennes.

Pour les développements futurs, le Conseil général des ponts et chaussées, et Claude LIEBERMANN en particulier, restent à votre disposition pour faciliter la mise en œuvre de ce rapport.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site Internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.



Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2004-0084-01

| | |
|---|--------|
| - le directeur de la sécurité et de la circulation routières | 5 ex |
| - le directeur général des routes | 2 ex |
| - le secrétaire général du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer | 1 ex |
| - le chef de la mission stratégie (DAEI) | 1 ex |
| - le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer | 3 ex |
| - les directeurs départementaux de l'équipement (DDE) | 100 ex |
| - la présidente et les présidents de section du CGPC | 7 ex |
| - la secrétaire et les secrétaires de section du CGPC | 7 ex |
| - M. SYLVESTRE (collège transports terrestres et leurs sécurité) | 1 ex |
| - M. LIEBERMANN | 2 ex |
| - M. LEGENDRE | 2 ex |
| - les coordonnateurs de MIGT (1 à 12) | 11 ex |
| - archives du CGPC | 1 ex |



**MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER
CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES**

N° 2004-0084-01

RAPPORT

sur

**LA RÉNOVATION DES RELATIONS ENTRE L'ADMINISTRATION
ET LES ÉCOLES DE CONDUITE ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ ET L'EFFICACITÉ DE
L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

**Groupe de travail
animé par
Claude LIEBERMANN et Henri LEGENDRE,
Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées**

Juillet 2005

Sommaire

| | |
|---|------|
| Sommaire | P 3 |
| Introduction | P 5 |
| Chapitre I : Un nouveau contexte pour les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière | P 7 |
| 1. Une politique de sécurité routière plus affirmée et plus ferme, qui donne des résultats, | P 7 |
| 2. La déconcentration réussie au niveau des directions départementales de l'équipement de la gestion de l'éducation routière et des activités des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière | P 8 |
| 3. Les nouvelles dispositions en cours d'étude pour le permis de conduire, à la suite du rapport parlementaire de Jean Michel BERTRAND, député, "Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire" (27 janvier 2005), | P 10 |
| 4. Les orientations de la commission européenne et la troisième directive en préparation | P 11 |
| Chapitre II : Une meilleure reconnaissance économique et sociale des écoles de conduite et de sécurité routière | P 13 |
| 1. Un secteur professionnel mal connu | P 13 |
| 2. Un secteur isolé, éclaté dans des établissements souvent de taille petite | P 14 |
| 3. Un secteur fragile au plan économique et social | P 16 |
| Chapitre III : Le niveau de recrutement, la formation initiale et continue des enseignants de la conduite et de la sécurité routière | P 19 |
| Chapitre IV : L'organisation des examens, la répartition des places entre les écoles de conduite et de sécurité routière | P 23 |
| 1. Les relations quotidiennes avec l'administration | P 23 |
| 2. La mise en œuvre de la nouvelle méthode de répartition | P 24 |
| 3. La question des centres secondaires d'examens | P 25 |
| 4. L'amélioration de la préparation et de l'évaluation des candidats | P 28 |
| Chapitre V : Pour un dialogue permanent entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière, au niveau national et au niveau local | P 31 |
| 1. Rapprocher les expériences des enseignants de la conduite et des inspecteurs | P 31 |
| 2. Le débat sur le suivi pédagogique | P 32 |
| 3. La relance du CSECAOP | P 33 |
| 4. Une instance nouvelle de concertation au niveau local | P 33 |
| 5. Etablir une relation avec l'Education Nationale | P 35 |
| Chapitre VI : L'émergence des consommateurs, pour une information complète et objective | P 37 |
| 1. Le moment de la première inscription au permis | P 37 |
| 2. Les démarches qualité | P 37 |
| 3. La communication aux consommateurs des résultats des écoles de conduite et de sécurité routière | P 38 |
| 4. Faut-il organiser une médiation en cas de difficulté ? | P 39 |
| Conclusion | P 41 |

ANNEXES

| | |
|---|-------|
| Annexe 1 : Lettre de mission du directeur de la sécurité et de la circulation routières (6 février 2004) | P 43 |
| Annexe 2 : Composition du groupe de travail et personnes ayant participé à ses travaux | P 45 |
| Annexe 3 : Compte rendus des réunions du groupe de travail | P 47 |
| Annexe 4 : Liste des recommandations du rapport | P 95 |
| Annexe 5 : Faciliter le financement du permis de conduire pour tous les jeunes (propositions du rapport Bertrand) | P 101 |
| Annexe 6 : Les principales études européennes en cours | P 103 |
| Annexe 7 : Principaux résultats de l'enquête sur les normes relatives aux moniteurs d'auto-écoles (projet MERIT, 2004) | P 107 |
| Annexe 8 : Avis écrits sur le contenu du rapport exprimés par les membres du groupe de travail | P 109 |
| A- Contribution du Centre National des Professions de l'Automobile (CNPA) | P 111 |
| B- Contribution des Ecoles de Conduite Françaises (ECF) | P 117 |
| C- Contribution de l'Union Nationale Intersyndicale Des Enseignants de la Conduite (UNIDEC) | P 123 |
| Annexe 9 : Glossaire et lexique | P 133 |

INTRODUCTION

Par lettre du 6 février 2004, jointe en **annexe 1**, le directeur de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) a demandé au conseil général des ponts et chaussées de conduire une réflexion sur les moyens de rénover les relations entre l'administration et les écoles de conduite, de façon à renforcer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite.

Le contexte est marqué d'une part, au niveau politique, par la volonté du gouvernement de renforcer la politique de lutte contre l'insécurité routière, d'autre part, au niveau administratif, par la déconcentration au niveau des directions départementales de l'équipement des fonctions liées à l'éducation routière, en premier la gestion des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, alors qu'elles étaient auparavant gérées au niveau national.

Les objectifs de la mission sont les suivants :

- Assurer la transmission aux futurs conducteurs de messages forts et cohérents de sécurité routière, à la fois au niveau de leur apprentissage et au niveau du passage de l'examen,
- Faire progresser la qualité de l'enseignement des écoles de conduite par une application exigeante du programme national de formation à la conduite (PNF),
- Préciser la nature et le type des rapports quotidiens entre les services administratifs et les écoles de conduite,
- Utiliser l'ensemble des moyens des directions départementales de l'équipement, du directeur à l'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière, pour améliorer la qualité de la formation à la conduite et des examens qui la sanctionnent,
- Renforcer la concertation et le dialogue à tous les niveaux, national et local, entre les services administratifs et les représentants de la profession d'enseignement de la conduite.

Compte tenu des objectifs de la mission, il a été constaté qu'un groupe de travail paritaire associant les représentants de l'administration et ceux de la profession paraissait la formule la plus adaptée pour la conduire à son terme.

Ce groupe de travail, dont la composition, ainsi que l'ensemble des personnes ayant participé aux différentes réunions, font l'objet de **l'annexe 2**, a fonctionné sous la présidence de Claude LIEBERMANN, avec l'appui d'Henri LEGENDRE, ingénieurs généraux des ponts et chaussées, avec l'assistance de Sylviane DUBAIL, chef du bureau SR/ER 3, pour son animation. Il était globalement composé de la façon suivante :

- Sept représentants de la sous direction de l'éducation routière, en premier Yves LE BRETON, sous-directeur, qui a apporté une contribution très utile sur les perspectives de l'administration. D'autres représentants de la DSCR ont été associés aux travaux en fonction des thèmes abordés, en particulier au niveau de l'information statistique et des fichiers,
- Sept représentants des directions départementales de l'équipement, quatre au niveau directeur, directeur adjoint ou responsable de la gestion de la route, deux au niveau délégué à l'éducation routière,
- Sept représentants des établissements d'enseignement de la conduite, proposés par l'UNIDEC, ECF et le CNPA ou choisis en fonction de leurs compétences et des expériences menées,
- Le groupe de travail a fait appel, en permanence ou en fonction des thèmes abordés, à de nombreux experts qui ont apporté leurs témoignages.

L'ensemble des comptes rendus des différentes réunions fait l'objet de **l'annexe 3**.

Au total, 44 personnes ont contribué à ces travaux. Il convient en particulier de remercier les experts européens, M Herald RUYTERS, Direction Générale Transports et Energie de la commission européenne, et M Nick SANDERS, CIECA. Ils ont, lors de la réunion du 17 novembre 2004, apporté un éclairage précieux sur les orientations actuelles de la commission, en particulier la troisième directive qui devrait être adoptée fin 2005, ainsi que le projet MERIT relatif à la

formation des enseignants. Le groupe a pu prendre connaissance des résultats de deux études commandées par la DSCR à l'INSERR, la première sur les possibilités d'améliorer le BEPECASER, la seconde relative aux suivis d'enseignement par les IPCSR. Par ailleurs, les représentants des syndicats d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ont pu, suite à leur demande, participer aux deux réunions dont les thèmes les concernaient.

Le groupe a tenu onze réunions, six en 2004, les 10 juin, 13 juillet, 16 septembre, 21 octobre, 17 novembre, 13 décembre, cinq en 2005, 20 janvier, 31 mars 2005, 9 mai, 31 mai et une réunion finale le 29 juin. La réunion du 31 mars a été consacrée à une première synthèse, en présence de Rémy HEITZ, délégué interministériel à la sécurité routière.

Les orientations présentées ont globalement fait l'objet d'une approche consensuelle, à partir des réflexions, déjà nombreuses et pertinentes, engagées sur ces sujets par l'administration et le secteur professionnel. Certaines opinions peuvent cependant diverger sur les mesures d'application qui peuvent en être tirées, que ce soit sur le fond, sur la forme ou sur le rythme de mise en application les priorités à retenir.

Après un rappel du contexte nouveau de l'activité des écoles de conduite - une politique de sécurité routière plus affirmée et plus ferme, qui donne des résultats, la déconcentration réussie de la gestion de l'éducation routière et des activités des IPCSR au niveau des directions départementales de l'équipement, les nouvelles dispositions en cours d'étude pour le permis de conduire, à la suite du rapport de Jean-Michel BERTRAND, député, enfin les positions de la commission européenne et la directive en préparation, le rapport expose une série de réflexions et de propositions, issues des débats au sein du groupe de travail, autour de cinq thèmes :

- Mieux connaître et mieux reconnaître, au plan économique et social, le métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière et les entreprises qui l'exercent,
- Améliorer les niveaux de recrutement, ainsi que les formations initiales et continues des enseignants de la conduite,
- Organiser de façon optimale les examens et la répartition des places entre les écoles de conduite,
- Favoriser un dialogue permanent et utile, au niveau national comme au niveau local, entre les services administratifs et les écoles de conduite,
- Intégrer, de façon constructive et positive, l'émergence des consommateurs, dans un souci commun à l'administration et aux écoles de conduite, d'information objective et complète.

Les propositions formulées dans le rapport n'engagent formellement que le président du groupe de travail et les rédacteurs, chacun des membres étant intervenu à titre personnel dans les débats dont la synthèse a été effectuée. C'est pourquoi sont repris en **annexe 8** les avis écrits formulés par différents membres du groupe de travail sur ces propositions.

Enfin, **l'annexe 9** fournit un glossaire des abréviations et des expressions utilisées.

Si, sur chaque question, le rapport ne peut prétendre fournir une proposition capable de régler des difficultés ou des contradictions souvent connues depuis longtemps, aucun des vrais débats actuels n'a été éludé ou repoussé et, chaque fois qu'un progrès dans une optique équilibrée paraissait possible, il a été mentionné. Parfois, cela n'a pas pu se faire avec l'aval de l'ensemble du groupe de travail. La mention de ces divergences d'avis a été relevée. Mais, dans tous les cas, chacun a fait l'effort de comprendre les motivations de l'autre. C'est déjà en soit un fait positif.

Il convient, à la fin de cette introduction, de se féliciter de l'ambiance ouverte et détendue, qui a marqué l'ensemble des réunions du groupe de travail, ainsi que de la participation constructive et assidue des différentes personnalités membres, qui prouve leur implication dans le progrès de leur profession et leur volonté de contribuer à l'amélioration de l'efficacité de l'enseignement de la conduite, facteur déterminant pour poursuivre et amplifier les résultats atteints en matière de sécurité routière. Tous doivent en être profondément remerciés. Ils ont ainsi grandement facilité la tâche finale de leur président.

CHAPITRE I

UN NOUVEAU CONTEXTE

POUR LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

L'environnement de l'activité des écoles de conduite se trouve progressivement modifié en profondeur par les évolutions lourdes de la politique de lutte contre l'insécurité routière intervenues sous l'impulsion du Président de la République, dans son intervention du 14 juillet 2002.

1. Une politique de sécurité routière plus affirmée et plus ferme, qui donne des résultats.

Il ne s'agit pas de décrire l'ensemble de la politique de lutte contre l'insécurité routière annoncée par la déclaration du Président de la République et mise en application, à la suite des Etats Généraux de la Sécurité Routière du 17 septembre 2002, par le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 18 décembre 2002 et ceux qui l'ont suivi.

Cette nouvelle politique, plus affirmée et plus ferme, repose d'abord sur le respect de la règle, autour des trois impératifs, dont l'effet déterminant sur la sécurité routière est prouvé depuis longtemps : l'utilisation de la ceinture de sécurité, le strict respect des limitations de vitesse, entraînant une baisse globale des vitesses pratiquées, enfin le combat contre l'alcool et la drogue au volant.

Comme le montre le tableau suivant, des résultats considérables ont été obtenus très rapidement.

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-------------------------------|------|------|------|------|
| Nombre de tués sur les routes | 7720 | 7235 | 5731 | 5154 |
| Ecart par rapport à 2001 | - | 485 | 1989 | 2566 |

Sur la base des chiffres 2001, **plus de 5 000 vies ont été épargnées en trois ans.**

Parallèlement à la loi renforçant la lutte contre la violence routière (12 juin 2003), à l'augmentation du nombre des contrôles par la police et la gendarmerie et à la mise en œuvre progressive, depuis novembre 2003, du Contrôle Sanction Automatisé (CSA), plusieurs mesures importantes visent à faire évoluer le comportement des conducteurs, en particulier les jeunes :

- La réforme de l'épreuve théorique générale du permis de conduire (ETG), dont le contenu a été adapté pour mettre l'accent sur le comportement des apprentis conducteurs, dans le sens d'une conduite apaisée et du partage de la route avec les autres usagers, notamment les plus fragiles, les piétons, les enfants, les personnes âgées et les handicapés physiques. Le nouvel examen a été progressivement étendu à l'ensemble des départements au cours de l'année 2003,
- La réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B, en particulier l'allongement de la durée effective de l'examen, qui, suivant la directive européenne, passe de 22 à 35 minutes. Le nouvel examen pratique, en place dans 74 départements (juin 2005), sera étendu à l'ensemble du territoire au plus tard dans la première moitié de l'année 2006,
- En application de la loi renforçant la lutte contre la violence routière (loi n° 2003-495 du 12 juin 2003), la mise en application du permis probatoire, à partir du 1^{er} mars 2004. Au moment de l'obtention de l'examen, le permis est seulement affecté de six points ; ce n'est qu'à l'issue d'une période de probation de trois ans sans infraction susceptible d'entraîner un retrait de points (deux ans si l'intéressé a utilisé la formule de l'apprentissage anticipé de la conduite) que le nombre maximal de douze points sera attribué.

A l'évidence, ces modifications renforcent le rôle des écoles de conduite en matière de sécurité routière et d'apprentissage de la conduite. Après d'inévitables périodes de mise en oeuvre, elles devraient entraîner une plus grande motivation et une plus grande disponibilité des candidats. Parallèlement elles nécessiteront un effort de pédagogie des enseignants.

2. La déconcentration réussie au niveau des directions départementales de l'équipement de la gestion de l'éducation routière et des activités des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

La déconcentration au niveau des directions départementales de l'équipement de la gestion et des activités des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière a connu une longue maturation, accompagnée de conflits importants entre les inspecteurs et l'administration, dont le point d'orgue a été l'important mouvement de grève de la fin de l'année 2002.

Après une expérimentation de deux ans dans un certain nombre de départements, la nouvelle organisation est devenue effective sur l'ensemble du territoire depuis le 31 mars 2003.

Cela a eu plusieurs conséquences :

- Une situation tendue avec les écoles de conduite, à la suite d'une dégradation sans précédent du délai de présentation à l'examen, effet direct de la grève,
- Au niveau des DDE, une intégration des inspecteurs parfois difficile au début, ceux ci recherchant parfois à obtenir localement des suppléments par rapport aux accords nationaux de fin de grève.

Ces difficultés ne doivent pas occulter, au contraire, les avantages importants, notamment pour les inspecteurs, de la gestion déconcentrée : **un véritable interlocuteur, compétent et proche**, pour gérer la situation individuelle des agents, une possibilité de débattre des conditions matérielles de travail afin de les améliorer, au siège et dans les centres d'examens, en utilisant les bâtiments des subdivisions ou centres d'entretien, une possibilité de plus grande souplesse et de réactivité dans l'organisation du travail des équipes. Le plus rapidement possible, il s'agit, par cette meilleure organisation, de dégager du temps pour élargir les activités des inspecteurs, en particulier pour une véritable formation continue et pour participer aux actions de sécurité routière. Même si, soulignons le, la déconcentration ne règle pas à elle seule, bien entendu, l'insuffisance parfois constatée des effectifs d'inspecteurs par rapport à leur plan de charge,

Il est indispensable, pour tirer tout le parti de la déconcentration, que les responsables hiérarchiques de l'ensemble des DDE s'investissent dans un secteur nouveau pour eux.

La réorganisation en cours des services devrait faciliter la mise en oeuvre du schéma suivant.

Le directeur départemental de l'équipement arrête, dans le cadre des directives nationales et en accord du préfet, les grandes orientations (type d'annonce des résultats, évolution de la carte des centres d'examens...). Il rencontre les représentants des exploitants et ceux des enseignants de la conduite, sous des formes à définir, aussi souvent que nécessaire, au moins une fois par an. Les pratiques varient d'un département à l'autre pour se rapprocher de cette situation théorique,

Le chef de service en charge de la sécurité routière fixe les objectifs annuels de l'unité en charge de l'éducation routière. En appui du délégué, il contribue au management et à l'encadrement des inspecteurs dans leurs activités quotidiennes. Tous deux assurent notamment l'implication des inspecteurs dans les actions de sécurité routière.

Le chef de service fait fonctionner les liaisons avec les services de la préfecture pour la répartition des tâches, notamment pour le service de répartition, l'agrément des écoles de conduite et la vérification des dossiers des candidats. Il développe enfin un dialogue permanent avec les enseignants de la conduite, en suivant les taux de réussite aux examens à l'aide de tableaux de bord, tant pour les inspecteurs que pour les écoles de conduite.

Enfin le délégué, responsable du bureau de l'éducation routière, anime l'équipe des inspecteurs ainsi que, lorsque le service de répartition est placé sous l'autorité du DDE, le travail de l'agent chargé de la répartition, assure leur encadrement, gère leur emploi du temps et la répartition des places d'examens. Il s'implique dans la vie de la DDE et dans les actions de sécurité routière. Enfin, il anime le réseau des écoles de conduite et des enseignants.

Cette organisation est maintenant en place sur l'ensemble du territoire et fonctionne globalement à la satisfaction de tous. Il en résulte plusieurs conséquences importantes :

- Une intégration relativement rapide et facile des équipes « Education routière » dans les DDE, avec une complémentarité qui s'est rapidement dégagée avec la cellule départementale exploitation et sécurité. Cela permet d'une part une approche élargie et mieux tournée vers le comportement de l'usager des problématiques « sécurité routière », d'autre part l'utilisation d'un réseau d'utilisateurs de la route éclairés pour identifier les problèmes éventuels d'infrastructure ou de signalisation. Cette intégration s'est traduite par des articles consacrés à l'éducation routière dans les journaux internes des DDE et par la participation des délégués aux réflexions sur les nouvelles organisations,
- Un apport réel des inspecteurs pour la préparation et pour la mise en œuvre des Plans de Prévention contre les Risques Routiers (PPRR) des DDE,
- Le travail commun sur le terrain, dans les sites des DDE, des inspecteurs et des services de terrain des DDE, où sont désormais implantés les centres d'examens. Au delà des économies portant sur les coûts de location, cela donne aux inspecteurs une meilleure connaissance et une meilleure compréhension des activités de l'équipement. Cela a aussi permis dans certains cas d'améliorer de façon importante la qualité de l'accueil des candidats au permis de conduire,
- Un progrès important au niveau des moyens mis à la disposition des inspecteurs, bureaux, matériel informatique, liaisons Internet et Internet, véhicules... Cela permettra une modernisation plus rapide avec un véritable soutien local de la DDE,
- Une réelle gestion de proximité des agents avec les mêmes dispositifs que pour les autres agents de la DDE. Cette gestion peut être critiquée par certains, mais, plus équitable et assise sur des règles constantes, elle est en général appréciée,
- Enfin, une réelle information administrative directe et complète, alors que les inspecteurs étaient souvent auparavant laissés seuls, avec le seul contact syndical.

Les écoles de conduite doivent trouver leur compte dans cet encadrement mis en place et dans ces nouvelles relations de proximité. Pourront notamment être développées de nouvelles relations institutionnelles et des démarches d'échanges. Certes, il ne s'agit pas de tout réinventer : des relations de qualité pouvaient déjà exister de façon personnelle et ponctuelle avant. Mais, la personnalisation des relations entretenues souvent avec le seul inspecteur, l'absence d'organisation structurée et l'absence de recours local de premier niveau en cas de problème pouvaient parfois générer des relations tendues et, dans certains cas extrêmes, des blocages.

Dans la pratique, les écoles de conduite ont maintenant comme interlocuteur une administration organisée de façon hiérarchique, ce qui permettra une véritable régulation des échanges dans le respect des prérogatives et des enjeux de tous.

Ajoutons que les systèmes de concertation et d'échanges sont appelés à évoluer et à s'adapter de façon expérimentale aux situations locales, comme il sera proposé dans le chapitre du rapport consacré à ces relations.

3. Les nouvelles dispositions en cours d'étude pour le permis de conduire, à la suite du rapport parlementaire de Jean Michel BERTRAND, député, "Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire" (25 janvier 2005).

Le permis de conduire, passeport pour l'autonomie des jeunes, constitue souvent un outil indispensable pour chercher un emploi. Il est, dans notre pays considéré comme cher et difficile, même si ce coût, acquitté une seule fois, peut objectivement sembler relativement modeste, comparé à celui de la première voiture ou de la première année d'assurance du véhicule. D'autant que le coût du permis en France est globalement moins élevé que dans les pays européens comparables, notamment en Allemagne.

De plus, l'examen du permis et la formation qui le précède, constituent des instruments essentiels de la politique de sécurité routière, en permettant d'agir sur le comportement des conducteurs novices, à un moment où ils sont réceptifs. Rappelons que les jeunes sont sur représentés dans les statistiques des accidents de la circulation routière.

Le gouvernement a donc souhaité favoriser l'accès des jeunes au permis de conduire :

- En leur permettant d'assurer, dans les meilleures conditions, le financement de la préparation de l'examen,
- Tout en garantissant la qualité et le statut du permis de conduire, élément essentiel de la politique de sécurité routière.

Les mesures annoncées le 11 février 2005

Le Premier Ministre a annoncé le 11 février dernier deux mesures dans ce sens :

- La mise en place du permis à 1 Euro par jour, accessible à tous les jeunes. Il s'agit de faciliter des prêts sans intérêt pour éviter d'avoir à supporter un apport financier important en début de formation,
- A destination des jeunes pour lesquels le permis constitue une condition incontournable dans la recherche d'un emploi, (jeunes en apprentissage, jeunes bénéficiant d'un contrat d'insertion dans la vie sociale CIVIS), une prise en charge partielle du coût du permis par l'Etat.

Afin de proposer un dispositif et un plan d'actions pour la mise en place de ces mesures, une mission a été confiée à M STRASSER, administrateur civil hors classe du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, à M AZAM, ingénieur général des ponts et chaussées et à M NGUYEN-HUY, ingénieur en chef de l'armement.

Le rapport de M Jean-Michel BERTRAND, député

Ces mesures sont nées des réflexions qui ont entouré la préparation du rapport commandé par le Premier Ministre à M Jean-Michel BERTRAND, député de l'Ain et maire de Bourg en Bresse, remis officiellement au Premier Ministre le 22 mars 2005.

Ce rapport formule 38 propositions, autour de trois objectifs :

- Faciliter le financement du permis de conduire pour tous les jeunes,
- Améliorer l'apprentissage de la conduite,
- Améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire.

Les deux derniers objectifs concernent directement les écoles de conduite dans leurs actions quotidiennes. Il n'est donc pas étonnant que plus de la moitié des propositions du rapport se traduisent par une implication ou une mobilisation des écoles de conduite, avec, pour un certain nombre, une évolution des règles du jeu qui régissent leur activité.

Le tableau joint en **annexe 4** fait, objectif par objectif, le point de la situation des écoles de conduite face aux propositions du rapport BERTRAND et précise les 16 actions prioritaires à court terme définies par l'administration.

Les écoles de conduite sont concernées au premier chef pour l'application des recommandations de ce rapport, dont plus de la moitié les touchent directement, comme le montre le tableau suivant.

| Ecoles de conduite | Directement concernées | Concernées | Pas concernées |
|------------------------|------------------------|------------|----------------|
| Nombre de propositions | 24 | 6 | 8 |

4. Les orientations de la commission européenne et la troisième directive en préparation

L'Union Européenne repose sur le principe de libre circulation des personnes et des biens entre les pays membres. Il est donc logique qu'elle ait posé progressivement les principes du permis de conduire, dont 60% des citoyens de l'Union sont titulaires, ce qui représente 270 millions de permis.

Il en est résulté deux directives successives, en 1980 et en 1991, la première harmonisant les catégories et sous catégories de permis dans les Etats membres, la seconde prévoyant la reconnaissance mutuelle des permis entre les Etats.

Parallèlement à la mise en œuvre de ces principes, les directives ont prévu l'harmonisation des normes relatives aux examens du permis de conduire, en définissant les connaissances, les aptitudes et les comportements indispensables à tout conducteur pour une conduite en sécurité.

En particulier, l'annexe II de la seconde directive de juillet 1991 prescrit que tout examen de permis de conduire doit comporter :

- Une épreuve de contrôle des connaissances,
- Une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Afin de poursuivre l'harmonisation et d'élever le niveau des examens, les règles fixées par l'annexe II ont été renforcées et complétées par une directive du 14 septembre 2000, sur deux points :

- Définition des critères d'évaluation des épreuves,
- Adaptation des prescriptions applicables aux examens théoriques et pratiques pour les mettre en conformité avec les exigences de la circulation actuelle.

Une troisième directive est actuellement en discussion entre les fonctionnaires bruxellois, la commission et le Parlement.

Le projet de directive est fondé sur trois objectifs principaux : réduire les possibilités de fraude sur les permis, garantir la libre circulation des citoyens et contribuer à améliorer la sécurité routière.

Lutter contre la fraude

Cet objectif s'explique par le grand nombre de permis (115) en circulation dans les 25 pays. Deux dispositions essentielles sont prévues :

- Le remplacement du permis papier actuel par une carte plastique, accompagné de la possibilité d'insertion d'une puce reprenant l'ensemble des informations liées au permis,
- Une validité administrative limitée à 10 ans, pour tous les nouveaux permis. Cela permettra en particulier d'actualiser les données, par exemple l'adresse et la photo. Le Parlement Européen a demandé sur ce point que l'ensemble des permis en circulation fasse l'objet d'un échange systématique contre un permis communautaire au nouveau format.

Garantir la libre circulation

Le nouveau permis européen présente plus de garanties et permettra d'améliorer la circulation des citoyens. Pour les conducteurs de poids lourds à titre professionnel, les périodicités des contrôles médicaux seront harmonisées.

Améliorer la sécurité routière

Les actions reposent sur le principe que le permis est un outil important et efficace au service de la sécurité routière. La commission a en effet fixé l'objectif de diviser par deux le nombre de tués sur les routes européennes d'ici 2010.

Plusieurs dispositions sont envisagées :

- La création d'une catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs ; avec la mise en oeuvre du BSR, la France a déjà progressé dans ce sens,
- Un accès progressif à la conduite pour les véhicules les plus puissants, les motos et les poids lourds,
- Des exigences minimales pour la qualification initiale et la formation continue des examinateurs. On constate en effet de grandes différences entre les différents pays.

Parallèlement à cet important travail juridique, la commission a pris l'initiative de nombreuses études, en s'appuyant sur l'expertise de la CIECA, dans le domaine de l'éducation routière, GADGET, DAN, BASIC, ADVANCED, NOV-EV, du permis de conduire, TEST, du contrôle médical des conducteurs, MEDRIL, et, de façon plus générale, sur l'aptitude physique à la conduite, AGILE, CONSENSUS, QUAVADIS, ROSITA, GLARE... Un résumé de chacune des études principales en cours fait l'objet de **l'annexe 5**.

Le projet MERIT, présenté au groupe de travail, porte sur la qualification des instructeurs du permis de conduire. Son objectif est de travailler à moyen et long terme, compte tenu de conditions et de règles aujourd'hui très différentes entre les Etats. Il comporte deux phases :

- Une étude complète des conditions de recrutement et de formation des instructeurs de la conduite (résumé des conclusions en **annexe 6**), dont le contenu est important pour le sujet qui nous concerne,
- Une recherche du profil du futur instructeur, ainsi que des conditions minimales à remplir pour exercer cette profession.

Le projet MERIT est important car ses conclusions pourront le moment venu servir de base à une nouvelle directive concernant les instructeurs de la conduite, portant notamment sur l'utilisation dans le cadre de la formation de la matrice GADGET qui, par une approche psychosociologique de la tâche de conduite, a fixé un modèle hiérarchique du bon conducteur.

Il est donc important qu'à tous les niveaux, administratifs et professionnels, les ressources de notre pays soient utilisées pour enrichir le projet MERIT.

CHAPITRE II

UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE ECONOMIQUE ET SOCIALE

DES ECOLES DE CONDUITE ET DE SECURITE ROUTIERE

Les mots ont une importance : chacun a appris à conduire dans une « auto-école », en suivant les leçons et les conseils de son « moniteur ». Ces termes induisent cependant **une vision réductrice et un peu archaïque** d'un métier beaucoup plus large et plus moderne :

- Une véritable fonction d'enseignement, l'apprentissage de la conduite faisant partie des savoirs fondamentaux indispensables pour s'intégrer dans la société,
- Des entreprises qui, aujourd'hui, sont appelées à ne plus se limiter à l'enseignement des techniques de maniement d'une voiture, mais à intervenir beaucoup plus largement :
 - Consolider, à l'occasion de la préparation du permis de conduire, les bases d'une éducation à la sécurité routière initiée durant la scolarité obligatoire, fondée sur un comportement de respect des règles du code de la route et de respect réciproque entre les différents usagers de la route,
 - Intervenir en amont de l'examen (actions éducatives liées à l'APER et aux ASSR niveau 1 et 2, de compétence Education Nationale, ASR et BSR) et aussi en aval (stages de remise à niveau, stages de récupération de points, interventions dans les entreprises...), dans le cadre du continuum éducatif indispensable.

On peut ainsi parler de véritables **écoles de conduite et de sécurité routière** (au lieu du terme strictement juridique "Etablissement d'Enseignement de la Conduite"), cela a été souligné dans le groupe de travail. Dans les développements qui suivent, et dans un souci de simplification, les termes « **enseignants de la conduite** » et « **écoles de conduite** » seront utilisés, en pensant appellations complètes, " enseignants de la conduite et de la sécurité routière " et « écoles de conduite et de sécurité routière ».

1. **Un secteur professionnel mal connu**

Le premier constat, c'est **une connaissance statistique insuffisante du secteur**. Il est impossible dans les faits de connaître avec précision le nombre d'écoles de conduite en fonctionnement et le nombre d'enseignants en service et leur évolution dans le temps, ce qui est ennuyeux !.

Cette situation résulte de plusieurs causes :

- Une approche administrative de la DSCR fondée sur les dispositions réglementaires (fichiers AURIGE et RAFAEL) : traitement des exploitants titulaires d'un agrément préfectoral et des enseignants titulaires d'une autorisation d'enseigner, suivi des examens. Mais un certain nombre d'enseignants possèdent une autorisation d'enseigner sans exercer la profession. Par ailleurs, l'évolution du secteur économique est rapide, en lien avec la création d'entreprises nouvelles et la disparition d'entreprises, alors que les agréments des exploitants ne sont renouvelés que tous les cinq ans. De plus, les informations actualisées des DDE ne sont que rarement intégrées aux fichiers tenus par les services préfectoraux,
- Des problèmes de doublons dans le fichier RAFAEL qui ne sont pas aujourd'hui complètement résolus,
- Une absence d'approche statistique regroupant des données administratives et économiques, avec l'accès aux fichiers de l'INSEE et de la direction générale des impôts, notamment le fichier SUSE. Cette approche, bien que nécessaire, présente cependant un inconvénient non négligeable lié à une connaissance tardive des statistiques (un délai de l'ordre de deux ans)

et se heurte aux réticences de l'INSEE pour communiquer les données du fichier SUSE, dans la crainte, vu le faible nombre d'entreprises, d'une impossibilité de respecter le secret statistique.

Des contacts ont été pris au niveau des services pour améliorer cette situation. Ils n'ont pas eu de résultats concrets pour l'instant. En septembre 2004, la DSCR a lancé par ailleurs une étude socio-économique du secteur des écoles de conduite, confiée après appel d'offres à l'Université de Marne la Vallée. Il est essentiel que cette étude puisse disposer des données statistiques élémentaires et, surtout, de **proposer une étude de méthode permettant d'établir une base solide portant sur l'analyse des écoles de conduite, avec un processus de mise à jour**. Les données devront être précisées au niveau national et par département.

Pour initier et surtout pour tenir à jour le système, il paraît indispensable que la sous direction de l'Education Routière développe une fonction statistique en correspondance avec l'INSEE. Il ne paraît pas possible de mobiliser suffisamment à cette fin l'Observatoire National de la Sécurité Routière, dont les tâches sont importantes, multiples et croissantes, ni de s'appuyer complètement sur la DAEI, qui fournit les statistiques globales et détaillées sur les transports. Il s'agit par ailleurs d'une fonction différente de celles des informaticiens chargés des fichiers AURIGE et RAFAEL.

Recommandation n° 1 : poursuivre et accentuer les actions d'amélioration des statistiques (mise en place de RAFAEL et d'AURIGE), en améliorant la qualité des fichiers, en les croisant entre eux, en intégrant les données fournies par l'INSEE, en définissant une méthodologie pour mettre en cohérence les données disponibles et les actualiser régulièrement. Au niveau de l'organisation et des compétences de la sous-direction de l'Education Routière, renforcer une approche statistique globale, avec les moyens humains nécessaires, en liaison avec les autres services concernés.

2. Un secteur isolé, éclaté dans des établissements souvent de taille petite

La profession d'enseignant de la conduite est isolée par rapport au secteur de l'automobile et par rapport à celui de l'enseignement. Les enseignants de la conduite sont tous sous statut privé, et ne sont parfois pas reconnus comme de réels enseignants, avec plusieurs causes :

- L'absence complète de secteur public de référence,
- Un financement entièrement privé et marchand, qui suit un financement des études secondaires pratiquement entièrement pris en charge par la collectivité, d'où **la perception d'un permis cher, alors que, d'une part, il est, en France, à prestations équivalentes, moins cher que dans les pays européens comparables, et que, d'autre part, les progrès de la qualité des formations ont nécessairement un coût,**
- Une ignorance réciproque totale avec l'Education Nationale, alors qu'elle intervient, pour l'instant pratiquement seule, en amont (APER et ASSR 1 et 2),

La profession représente un poids économique et social modeste et se trouve en plus éclatée en un grand nombre de petits établissements : environ 25 000 enseignants dans 11 000 établissements, sous réserve des incertitudes statistiques évoquées, pour environ 750 000 candidats au permis B chaque année. Beaucoup exercent à temps partiel. En moyenne, cela fait 70 candidats par école de conduite et moins de 30 par enseignant.

Cette moyenne cache des disparités importantes, avec des établissements très petits (une ou deux personnes), qui doivent accomplir leurs tâches quotidiennes, suivre des évolutions en matière de permis et de sécurité routière, par exemple les nouveaux examens théorique et pratique, de plus en plus rapides et profondes, et désormais s'investir dans la formation continue. Le tableau suivant fournit, au niveau national, la répartition des écoles de conduite selon le nombre de candidats présentés au permis B, pour l'épreuve théorique générale et pour l'épreuve pratique.

| | | | | |
|--------------|-------------|-----------------|------------------|-------------|
| 2003 | Moins de 60 | Entre 60 et 100 | Entre 100 et 170 | Plus de 170 |
| Permis B (%) | 26,8 | 25,5 | 26,9 | 20,8 |

Plus de la moitié des écoles de conduite présentent au permis B moins de 100 candidats par an, soit deux par semaine, et plus du quart présentent moins de 60 candidats par an, soit un par semaine. Seulement 21 % des écoles de conduite, le cinquième, présentent plus de 170 candidats au permis B chaque année. Les statistiques sont en plus très différentes d'un département à l'autre, variant, par exemple, pour le pourcentage d'écoles de conduite présentant plus de 170 candidats, de 3,4 % (Finistère) à 36,5 % (Bas Rhin).

La situation est également très contrastée pour le pourcentage de réussite au permis B des écoles de conduite, comme le montre le tableau suivant :

| | | | | |
|--|--------------|-----------------|-----------------|-------------|
| Moyenne 2003 | Moins de 40% | Entre 40 et 50% | Entre 50 et 60% | Plus de 60% |
| Taux de réussite Permis B Pratique (%) | 13,9 | 24,6 | 32,9 | 28,6 |

Près du tiers des écoles de conduite ont entre 50% et 60% de taux de réussite de leurs candidats au permis B (1^{ère} présentation), même si 14% de ces écoles ont moins de 40% de taux de réussite. Là encore, la situation est très différente d'un département à l'autre : par exemple, pour prendre les cas extrêmes, 83,3% de taux de réussite moyen en Mayenne (53), mais seulement 3,4% à Paris (75).

La commission a abordé la question des critères d'analyse de la profession, en anticipant sur le travail de l'étude socio économique en cours. Huit critères de base ont été évoqués :

- La taille de l'entreprise, nombre de succursales, nombre d'enseignants par âge et par sexe, nombre de permis présentés par catégorie, moyens en termes d'infrastructures, locaux, véhicules...
- Le statut juridique de l'entreprise, entreprise individuelle, SA, SARL, association...
- Le lieu d'exercice de l'activité, urbain et péri urbain, petite ville, campagne...
- Le domaine de permis dominant, B, moto, autres permis,
- Le niveau de travail en réseau, franchise nationale, réseau local plus ou moins important, indépendant, et le type d'organisation des formations,
- Le niveau de pratique professionnelle, apprentissage anticipé de la conduite (AAC), formation continue du chef d'entreprise et des salariés, implication dans les démarches de sécurité routière,
- L'efficacité, lancement de démarches qualité, taux de succès en fonction de l'origine de la clientèle,
- La rentabilité de l'entreprise, résultats financiers, nombre de permis annuels par enseignant, autres critères.

Recommandation n° 2 : en fonction des conclusions de l'étude socio-économique, mettre en place des critères objectifs de connaissance et d'analyse de la profession, dans sa diversité,

Par ailleurs, du fait des tailles et des conditions d'exercice très différentes, la profession se trouve au carrefour des représentations, ne relevant pas des chambres de métiers, ni réellement impliquée dans les chambres de commerce et d'industrie, sauf si elles sont exploitées sous forme de société, même si certains de ses membres s'impliquent dans les actions inter professionnelles. Cela rejoint la faiblesse de la représentation de services et des professions libérales.

Par contre, à titre personnel ou au niveau de leurs fédérations, les écoles de conduite sont présentes, parfois à un haut niveau, dans les organisations patronales.

Recommandation n° 3 : en fonction des conclusions de l'étude socio-économique, clarifier et rendre plus forte la représentation professionnelle et inter professionnelle des écoles de conduite

3. Un secteur fragile au plan économique et social

La rentabilité des entreprises reste modeste et incertaine, compte tenu des prix pratiqués sous la pression de la concurrence. Il en résulte un «turn-over» rapide, avec des créations d'entreprises, mais aussi des disparitions nombreuses.

Le choix du métier d'enseignant de la conduite se fait parfois par défaut, du fait du niveau de rémunération très modeste et sans réelle perspective d'évolution ou de réorientation de carrière, sauf de créer sa propre entreprise ou de passer le concours d'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière...

Surtout, le secteur souffre d'un manque de reconnaissance sociale, lié en partie au niveau de connaissance et de culture générale des enseignants, certains candidats ayant un niveau supérieur à celui de leurs professeurs.

La relation avec les métiers de l'automobile, notamment par le canal de la convention collective présente l'avantage incontestable d'une intégration dans un grand secteur professionnel. Il convient sans doute, pour améliorer la lisibilité et la reconnaissance sociale, de la compléter par une reconnaissance comme enseignant.

S'ajoute un jugement globalement négatif sur l'administration, nourri par des relations ambiguës avec les inspecteurs dans le cadre des examens, l'ignorance du fonctionnement administratif, considéré comme une tutelle uniquement formelle et technique, sinon tatillonne, et une absence de relations d'ordre pédagogique, les inspecteurs n'étant pas tous considérés comme capables d'apporter une valeur ajoutée dans ce domaine. Ces sentiments sont confortés par une culture encore centralisée des inspecteurs et des délégués : malgré les évolutions récentes, les délégués restent encore marqués par leurs relations directes antérieures avec l'administration centrale. Le dialogue au niveau local reste à inventer, en dehors de quelques expériences prometteuses.

Recommandation n° 4 : améliorer la reconnaissance sociale de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, tout en conservant les liens actuels avec les métiers de l'automobile. Il convient progressivement d'aller vers un statut d'enseignant privé professionnel spécialisé, avec les conséquences sur la convention collective et le statut des entreprises. Ce statut devra bien entendu rester compatible avec les conditions économiques d'exercice de la profession.

L'évolution doit se faire en accord avec la profession, chefs d'entreprises et salariés, de façon à affirmer la spécificité d'enseignants tout en conservant une masse critique suffisante en matière de mutualisation professionnelle et en lien avec les professions de l'automobile.

Enfin, la fragilité économique du secteur ainsi que la pression sur le prix exercée par les consommateurs ont pour conséquence, dans certains cas, une absence de respect des règles de loyauté de la concurrence, que l'administration de la concurrence et de la consommation n'a pas toujours les moyens de déceler et de sanctionner. De plus, le renouvellement ou le retrait des agréments, conçus trop souvent comme de simples formalités administratives, ne tiennent pas toujours compte des pratiques commerciales et professionnelles.

Ce besoin impératif de remise en ordre et d'assainissement est apparu indispensable et urgent dans tous les contacts avec la profession. Il est nécessaire d'accentuer le travail entrepris, en améliorant l'efficacité des actions administratives de contrôle de la profession et en étudiant toutes les possibilités, y compris au niveau professionnel, de les relayer, notamment en utilisant le poids des organisations de consommateurs. Certains ont émis l'idée de conseils déontologiques professionnels, comme l'ordre des médecins, celui des pharmaciens ou des experts comptables. Les réflexions méritent d'être approfondies.

Recommandation n° 5 : renforcer la remise en ordre de la profession, afin d'assurer le respect des règles de concurrence et de la déontologie, en utilisant les services administratifs et le poids des organisations de consommateurs. Trois voies apparaissent utiles à court terme :

- **Utiliser les conventions entre l'Etat et les écoles de conduite proposées par le rapport Bertrand pour contribuer à l'amélioration de la profession, en distinguant les « bonnes pratiques professionnelles »,**
- **Etudier, si un consensus se dégage au niveau professionnel, la possibilité d'une instance, éventuellement professionnelle, chargée de veiller au respect du cadre déontologique,**
- **Réaliser un audit juridique approfondi afin de déterminer si des améliorations réglementaires permettraient de conforter et d'accélérer la remise en ordre de la profession,**
- **Intégrer les résultats de cet audit dans une analyse économique au niveau de chaque entreprise et au niveau global de la profession.**

La mise en oeuvre de ces propositions permettrait de mieux reconnaître, au plan économique et social, le métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière et les entreprises qui l'exercent, dans un cadre déontologique renouvelé.

CHAPITRE III

LE NIVEAU DE RECRUTEMENT

LA FORMATION INITIALE ET CONTINUE

DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

L'affichage d'un **recrutement spécialisé demandant simplement, pour la participation aux épreuves d'admissibilité du BEPECASER (diplôme homologué au niveau IV), le brevet des collèges, un diplôme admis en équivalence ou une épreuve de contrôle de niveau**, apparaît peu adapté aux exigences des métiers modernes, à l'élargissement des missions et de la pédagogie indispensable en face de jeunes eux mêmes de plus en plus diplômés, enfin aux possibilités d'adaptation, d'évolution et d'enrichissement de carrière que donne un cursus scolaire de départ plus étoffé.

Cette large ouverture au niveau du recrutement se trouve déjà en partie contournée par la procédure d'admissibilité, en réalité de sélection, prévue à l'entrée de la formation, qui ne supprime pas, loin de là, les échecs en fin de formation, 50% en 2002, 43,3% en 2003, 43,7% en 2004.

Le tableau suivant (statistiques sur plus de la moitié des centres d'examens) montre **une part croissante des candidats reçus possédant le niveau bac ou supérieur, avec un saut en 2004. Cette part reste néanmoins modeste, dans une société où le pourcentage des classes d'âge jeunes possédant un bac est entre 70% et 80%.**

| Diplôme (%) | Brevet ou niveau | Bac | Licence ou plus | Niveau bac ou plus |
|-------------|------------------|------|-----------------|--------------------|
| 2002 | 49,8 | 41,9 | 8,3 | 50,2 |
| 2003 | 49,6 | 39,5 | 10,9 | 50,4 |
| 2004 | 39,1 | 46,5 | 14,4 | 60,9 |

Le débat sur le niveau du recrutement pour devenir enseignant de la conduite porte sur une réelle question de fond :

- Le recrutement au niveau brevet permet **un rattrapage social**, une ouverture sur un métier intéressant sans exigence de diplôme, utilisée par les organismes publics d'orientation et d'aide, pour des jeunes n'ayant pas poursuivi leurs études jusqu'au bac. Malheureusement, de telles orientations ne tiennent pas toujours compte des débouchés réels et des conditions d'exercice de la profession,
- Augmenter le niveau de recrutement apparaît cependant indispensable et urgent, à la fois pour **revaloriser le métier d'enseignant de la conduite** parmi les jeunes, en s'appuyant sur les résultats en matière de sécurité routière, et pour placer les enseignants à un niveau comparable à celui des inspecteurs, fonctionnaires de catégorie B recrutés au niveau bac.

La majorité des pays d'Europe recrutent déjà les enseignants de la conduite à un niveau bac ou supérieur, comme le montrent les résultats de l'enquête européenne sur les "normes relatives aux moniteurs d'auto-école", effectuée dans le cadre du projet MERIT de l'Union Européenne, dont les principaux résultats sont repris en **annexe 4. 14 pays sur les 26 enquêtés recrutent au niveau fin de scolarité, qui correspond au bac.**

Au stade actuel, le projet MERIT prévoit donc d'introduire des normes européennes minimum pour l'accès à la profession :

- Recevoir une éducation scolaire « suffisante »,
- Posséder le permis de conduire concerné,
- Avoir trois ans minimum d'expérience de la conduite,
- Faire l'objet d'une procédure de sélection,
- Subir un examen médical (groupe 2),
- Faire l'objet d'une vérification des antécédents.

Si la France est placée à un bon niveau général pour ces critères d'accès à la profession d'enseignant de la conduite et les formations correspondantes, notamment du fait de l'introduction du permis probatoire, qui a pour conséquence de reculer à 21 ans (20 ans pour les candidats ayant effectué la conduite accompagnée), la notion d'éducation scolaire « suffisante » conduit à s'interroger sur le niveau d'études exigé pour le recrutement.

Il est donc proposé de revoir le niveau de recrutement pour le porter au niveau bac, en insistant sur le fait qu'il s'agit bien de conserver une formation professionnelle qualifiante, pas d'intellectualiser une profession dont le caractère technique s'accompagne d'exigences de pédagogie et de psychologie. Ce renouvellement des formations de base constitue par ailleurs la clé d'une diversification et d'une extension des formations dispensées par les écoles de conduite.

Les modalités complètes devront être définies après une étude approfondie de tous ses aspects et de toutes ses conséquences, en particulier sur le financement des formations et sur le niveau des salaires de départ, conduite dans la transparence en associant complètement les représentants de la profession. Il est clair que cette réforme ne pourra s'appliquer qu'aux nouveaux enseignants formés, avec un délai suffisant pour tenir compte des formations engagées. Il ne peut pas être question de toucher aux conditions d'exercice des enseignants en fonction.

On constate que les niveaux de recrutement et les conditions de formation des enseignants de la conduite et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, le première ouverte aux titulaires du BEPECASER (formation théorique et aux règles de la fonction publique, la seconde ouverte sur concours à des jeunes des universités, qui pourrait notamment comprendre l'examen pour le brevet d'enseignant de la conduite.

La formation initiale devra ainsi parallèlement être revue pour intégrer les réflexions conduites dans le cadre du projet MERIT, en particulier la matrice GDE (goals for driver education, les buts de la formation du conducteur). Il s'agit de recenser les connaissances et compétences nécessaires, le niveau du risque encouru par le jeune conducteur et les possibilités d'auto évaluation, autour des quatre composantes du modèle hiérarchique du bon conducteur :

1. Maniement du véhicule,
2. Maîtrise des situations de conduite,
3. Intentions de conduite et contexte social,
4. Projets de vie et aptitude à la vie.

Recommandation n° 6 : mettre en chantier une réforme d'ensemble du recrutement et de la formation des enseignants de la conduite, anticipant sur les recommandations à l'étude au niveau européen, dans le cadre du projet MERIT.

Les points suivants peuvent être dès maintenant soulignés :

- **Un recrutement par sélection au niveau du bac, avec des possibilités, au niveau professionnel, d'organiser une préparation spécifique,**
- **Une formation professionnalisée post bac en alternance, sur un ou deux ans,**
- **Une formation permettant d'acquérir les compétences nécessaires pour traiter les objectifs de formation des conducteurs définis en lien avec les conclusions de l'étude MERIT (matrice GDE),**
- **Des modules de formation communs aux enseignants de la conduite et aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière,**
- **La mise en place de certificats spécialisés tenant compte de la diversification des fonctions d'enseignement de la conduite, par type de permis, enseignement théorique et enseignement pratique, formation post permis, rendez-vous d'évaluation...**
- **La création d'une formation initiale en apprentissage par équivalence, destinée aux jeunes ou adultes sans diplôme en voie de reconversion. Il faudra, pour créer cette voie, prendre en compte la spécificité de la profession d'enseignant de la conduite, où l'enseignant pratique son métier dans le véhicule, ce qui rend plus difficile la formation d'un apprenti,**
- **Une plus grande place de l'alternance dans la formation initiale, par exemple dans le cadre d'un contrat de professionnalisation,**
- **L'accès à une licence professionnalisée pour ceux qui veulent développer leurs qualifications ou leurs compétences professionnelles en vue de diversifier leurs activités. Les enseignants en exercice pourront accéder à cette licence grâce à un diplôme universitaire spécialisé (DU) ou par le dispositif de la validation des acquis de l'expérience (VAE).**

Cette réforme, qui ne pourra être mise en œuvre que progressivement, suppose une étude approfondie associant étroitement la profession d'enseignant de la conduite et, pour les aspects communs, celle des inspecteurs de la conduite et de la sécurité routière.

Parallèlement à cette réforme d'ensemble du niveau de recrutement et de la formation initiale, il est indispensable et urgent de connaître le nombre et les types d'emplois nécessaires au cours des prochaines années dans les écoles de conduite. Une bonne gestion des formations et des emplois contribue en effet à la régulation économique et sociale du secteur, alors que des formations trop nombreuses déstabilisent le marché du travail et les pratiques professionnelles.

A cet égard, certes, les réformes renforçant le permis de conduire devraient avoir pour conséquence des créations d'emplois, renforcées par les extensions d'activités (écoles, post permis) prévues dans le cadre du continuum éducatif. Mais, à l'inverse, l'arrivée à 18 ans de classes démographiques moins nombreuses devrait peser à la baisse sur le nombre de permis et les besoins de formateurs.

Il convient de mettre en place, au niveau de la profession, appuyée par l'administration, une gestion prévisionnelle régionalisée globale des emplois, en nombre et en qualité. Ce travail, prolongement de l'étude socio économique en cours et de l'étude sur les métiers de la sécurité routière en région Provence Alpes Côte d'Azur (PACA), permettra d'éclairer les jeunes qui envisageront de choisir ce métier.

Recommandation n° 7 : mettre en place une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences dans les écoles de conduite, après une étude commune à l'administration et aux écoles de conduite.

Une meilleure formation de base, une formation initiale modernisée et une gestion prévisionnelle des emplois contribueront à donner des perspectives aux carrières des enseignants de la conduite, qui, aujourd'hui, ont un choix très limité au bout de quelques années, continuer comme enseignant sans réelle perspective de promotion, fonder leur propre école de conduite avec les risques économiques induits, s'investir dans les nouveaux métiers de la sécurité routière, passer le

concours d'inspecteur ou choisir une orientation professionnelle complètement différente... Une réflexion globale sur les carrières des enseignants de la conduite apparaît indispensable. Ses conclusions pourraient avoir des conséquences sur la définition des flux d'entrée dans la profession et sur les formations initiales et continues.

Recommandation n° 8 : engager une réflexion entre l'administration et la profession sur les carrières des enseignants de la conduite. Cela suppose une analyse actualisée de l'évolution de la demande de permis à moyen et plus long terme, associée aux développements possibles des interventions des écoles de conduite, dans le cadre du continuum éducatif.

Il est évident, enfin, que le métier d'enseignant de la conduite est appelé et sera encore plus demain appelé à évoluer, à se diversifier et à se spécialiser. Seule une formation continue active peut permettre à toutes les entreprises et à tous les enseignants de pouvoir s'adapter à ces évolutions. Or la formation continue est pratiquement inexistante dans ce secteur. La loi du 18 décembre 1999 a institué le principe d'une obligation de formation continue, réservée aux exploitants et des arrêtés ont été pris pour préciser les conditions d'exercice de cette obligation. Cela n'est manifestement pas suffisant. **La formation continue des enseignants apparaît tout aussi prioritaire que celle des exploitants, voire plus compte tenu des impératifs de sécurité routière.**

Cependant, il ne faut pas mésestimer les problèmes de financement que ces formations continues vont générer et qui s'ajouteront aux autres facteurs d'accroissement du coût du permis de conduire.

Le projet européen MERIT aborde la question de la formation continue des enseignants et du contrôle de la qualité de leurs prestations. Il envisage :

- Une formation continue d'au moins cinq jours tous les cinq ans, avec une obligation de recyclage pour ceux qui ont arrêté l'exercice de la profession et veulent reprendre le métier,
- Un contrôle de la qualité de l'enseignement, au plus tous les cinq ans, par un observateur agréé, dont le rapport en retour porte aussi bien sur les éléments positifs que négatifs. Ce rapport pourrait obliger à une formation complémentaire spécifique, lorsque l'enseignant n'est pas jugé assez performant.

La question de l'évaluation de la qualité de l'enseignement, notamment de déterminer qui en est chargé, sera traitée dans le chapitre suivant.

Recommandation n° 9 : créer une obligation de formation continue pour les salariés, avec de nouvelles possibilités de financement, nécessairement public, au moins dans un premier temps, parallèlement renforcer et contrôler la formation continue mise en place pour les chefs d'entreprises.

CHAPITRE IV

L'ORGANISATION DES EXAMENS

LA REPARTITION DES PLACES ENTRE LES ECOLES DE CONDUITE

Il n'entrait pas dans le champ de compétence du groupe de travail de faire des suggestions sur le contenu du permis de conduire et les modalités de l'enseignement de la conduite. Le rapport de Jean-Michel BERTRAND, député, formule un certain nombre de propositions dans ce domaine.

Pour ce qui concerne les relations entre les écoles de conduite et les services administratifs, la conclusion du groupe est claire : **à une relation administrative, parfois bureaucratique, de méfiance, avec les préfetures, les délégués et les inspecteurs, doit succéder une relation moderne, fondée sur la confiance réciproque et le progrès pédagogique, dont la DDE, par la nouvelle organisation des bureaux de l'éducation routière, devra être le pivot. Des progrès rapides sont possibles et indispensables.**

S'agissant de la préparation du permis de conduire, les débats au sein du groupe de travail ont montré que deux points doivent être développés en priorité au niveau des écoles de conduite : utiliser **les dynamiques de groupe pour la préparation à l'examen théorique général (ETG), relancer la dynamique de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), qui n'a de sens que si le taux de réussite se maintient à un niveau plus élevé que pour la préparation traditionnelle.**

Le développement suppose de rendre ses modalités plus accessibles aux jeunes et à leurs accompagnateurs, par exemple au niveau de la durée de l'AAC, l'effort de qualité exige des écoles de conduite une véritable prise en main des accompagnateurs, au moment de l'évaluation de départ, s'accompagnant en cas de besoin d'une formation préalable de remise à niveau.

Recommandation n° 10 : développer l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), tout en maintenant et même en faisant progresser sa qualité, dans le cadre des conventions qui seront prévues avec les écoles de conduite en application des propositions du rapport de M Jean-Michel BERTRAND, député.

1. Les relations quotidiennes avec l'administration

Pour le déroulement de l'examen du permis de conduire le rapport IGA-CGPC de décembre 2004 propose de confier l'ensemble des tâches liées au permis de conduire, répartition des places d'examens, organisation des examens, transcription des résultats sur le fichier national du permis de conduire, aux directions départementales de l'équipement, selon le tableau suivant.

| | Missions | Responsabilité Actuelle | Responsabilité Proposée |
|---|--|-------------------------|-------------------------|
| 1 | Enregistrement des demandes des écoles de conduite, initialisation du fichier FNPC | Préfecture | Préfecture |
| 2 | Répartition des places d'examens | Préfecture ou DDE | DDE |
| 3 | Organisation des examens | DDE | DDE |
| 4 | Transcription des résultats sur le fichier FNPC | Préfecture | DDE |
| 5 | Procédures complémentaires, visites médicales notamment | Préfecture | Préfecture |
| 6 | Délivrance du titre | Préfecture | Préfecture |

S'ajoutent les propositions pour ce qui concerne les procédures d'agrément des établissements et d'autorisation pour les enseignants, précisées par le tableau suivant.

| | Missions | Responsabilité Actuelle | Responsabilité Proposée |
|---|--|-------------------------|-------------------------|
| 1 | Agrément des établissements, écoles de conduite, associations, centres de récupération de points | Préfecture | Préfecture |
| 2 | Suivi des établissements d'enseignement, écoles de conduite et associations | DDE | DDE |
| 3 | Autorisations d'enseigner | Préfecture | DDE |
| 4 | Organisation du BEPECASER | Préfecture | DDE |

La procédure d'inscription du candidat à l'examen devra utiliser des relations électroniques entre les écoles de conduite et le fichier du ministère de l'intérieur.

A l'issue de cette inscription, les écoles de conduite disposeront d'un seul interlocuteur et de circuits administratifs plus courts. Toutes les démarches pourront être accomplies au bureau de l'éducation routière de la DDE, éventuellement intégré au centre d'examens principal.

Les explications nécessaires sur cette réforme ont été fournies au groupe de travail. Il est apparu souhaitable de mettre en œuvre rapidement ces préconisations.

Recommandation n° 11 : donner un seul interlocuteur aux écoles de conduite, le bureau de l'éducation routière de la DDE, avec un enregistrement des demandes et la constitution des dossiers réalisés de manière électronique sur le fichier du ministère de l'intérieur.

Par contre, les écoles de conduite ont fait observer que, dans certains cas, les retards pour le renvoi par les services préfectoraux des dossiers avaient pour conséquence des difficultés dans la phase initiale de la formation. Il ne doit pas y avoir de procédure particulière, sauf la remise du dossier, une fois les vérifications formelles sur la possibilité pour le candidat d'être inscrit sur le fichier national du permis de conduire (délivrance du Numéro d'Enregistrement Préfectoral Harmonisé, NEPH) accompagné de l'envoi du dossier de présentation (dossier 02) et du livret de formation.

Le rapport IGA-CGPC de décembre 2004 propose la mise en place, au niveau des préfetures, d'un contrôle qualité du processus débouchant sur l'émission du titre de circulation que représente le permis de conduire. Dans ce cadre, il serait souhaitable que les services préfectoraux respectent un délai de 15 jours, à partir de la réception du dossier en règle avec tous les documents joints.

Recommandation n° 12 : conduire au niveau de la DSCR une étude des différents délais pratiqués dans les relations entre les écoles de conduite, les préfetures et les DDE. Dans ce cadre, étudier les possibilité de réduire les délais, par exemple en fixant un délai maximal de 15 jours au niveau des préfetures pour le renvoi du n° NEPH (Numéro d' Enregistrement Préfectoral Normalisé) et du dossier de présentation accompagné du livret pédagogique.

2. La mise en œuvre de la nouvelle méthode de répartition

La méthode de répartition des places d'examens entre les écoles de conduite est restée inchangée depuis 1984, soit pendant 20 ans. C'est la méthode de la première demande, dite « méthode MAYET ».

La nécessité de mettre au point une nouvelle méthode, capable de remédier aux problèmes rencontrés, a été reconnue dès 1998. La nouvelle méthode doit répondre aux objectifs suivants :

- Mettre en parallèle la qualité de la formation et l'attribution des places,
- Distinguer l'attribution des places pour les épreuves théoriques et pour les épreuves pratiques,
- Régler les difficultés liées aux « transferts de dossiers » entre établissements.

En 2004, la nouvelle méthode était expérimentée dans sept départements, Sarthe, Mayenne, Haute Savoie, Charente, Charente Maritime, Alpes Maritimes et Yvelines. Il a été prévu d'étendre cette expérimentation à cinq départements en 2005 : Côtes d'Armor, Gers, Isère, Hautes Pyrénées et Bas Rhin.

Si les positions de principe exprimées dans le groupe de travail ont été conformes aux positions des représentants des écoles de conduite exprimées dans les autres instances de concertation, les conditions de la préparation de son extension ont été jugées insatisfaisantes dans un certain nombre de départements, provoquant des réactions des écoles de conduite concernées.

Après consultation des professionnels, l'administration a retenu le principe de la généralisation de la nouvelle méthode. Il n'est donc pas souhaitable de conserver trop longtemps plusieurs dispositifs selon les départements. Par ailleurs, les discussions ont fait apparaître l'intérêt de ne pas pénaliser les écoles de conduite qui exercent dans des conditions difficiles et qui de ce fait, peuvent obtenir des résultats moins bons que les autres.

Recommandation n° 13 : à partir du bilan des expériences engagées, mettre en place, en concertation avec la profession, une stratégie progressive, mais rapide, d'extension de la nouvelle méthode de répartition, fondée sur les trois conditions suivantes : une solution aux difficultés constatées dans le cas de transfert d'un dossier entre écoles de conduite, une information préalable claire de tous les intervenants sur son contenu, la possibilité pour le préfet de conserver une dotation propre de places d'examens (de l'ordre de 5% à 10%) permettant de faire face aux situations spécifiques. Avec ces garanties, on peut souhaiter que l'ensemble du territoire soit couvert par la nouvelle méthode, parallèlement au transfert de l'ensemble des services de répartition dans les DDE, pour la fin de l'année 2006.

3. La question des centres secondaires d'examens

La question de la localisation des centres d'examens a une incidence directe sur l'exercice de la profession d'enseignement de la conduite :

- Les écoles de conduite se sont souvent installées, notamment dans les régions peu peuplées, en fonction des centres d'examens,
- Les candidats apprécient de pouvoir conduire dans des conditions voisines de celles qu'ils rencontreront le jour de l'examen. Ils apprécient aussi de ne pas être contraints à de longs déplacements le jour de l'examen. Cela contribue à réduire leur stress,
- A l'inverse, la multiplication des centres petits génère des déplacements d'inspecteurs qui coûtent, au plan financier et en temps qui pourrait être utilisé pour faire passer des examens, au moment où le nombre d'inspecteur est jugé trop faible par les écoles de conduite,
- Par ailleurs, les conditions d'accueil sur certains centres trop petits ne sont pas adaptées aux exigences actuelles (accueil parfois sur un trottoir, impossibilité de prendre un café ou de disposer de toilettes...). L'intervention des DDE dans la gestion du permis de conduire devrait conduire à prolonger les progrès récents accomplis, sous réserve que les aménagements nécessaires soient effectués, ce qui est plus facile dans les centres plus

importants, en fonction de la localisation des subdivisions de l'Équipement de l'État et des départements,

- Enfin, le plus important, les possibilités de conduite sur certains centres (absence de feux rouges ou de deux fois deux voies par exemple) ne permettent pas de se rapprocher de l'égalité des candidats devant l'examen, légitimement souhaitée.

Le tableau de la page suivante fait le point des différents centres d'examens dans les départements, comparés au réseau des préfectures et sous préfectures. Il fait apparaître des situations très contrastées, qui le seraient encore plus si l'analyse était effectuée à l'intérieur du département, où, en général, le centre principal situé dans le chef lieu compense par son importance la faiblesse des autres centres secondaires :

- Le nombre total de centres pratiques permis B est de 824, pour un nombre de préfectures et de sous préfectures de 336, soit deux fois et demi plus,
- Le nombre moyen de permis B par centre et par mois est de 129 au niveau national, ce qui est modeste, mais avec des disparités considérables, de 22 en Lozère et 32 en Creuse à 290 en région parisienne, 240 dans le Rhône et 232 en Gironde.

Il conviendrait donc, par une analyse des situations locales et une action au niveau départemental, de rapprocher la carte des centres de celle des sous-préfectures et des préfectures, en tenant compte du nombre de permis par centre et par an. Il faut cependant se garder de tout systématisme, compte tenu de découpages administratifs eux mêmes anciens et pas toujours pertinents. La durée du trajet des candidats concernés jusqu'au centre d'examens doit aussi être prise en considération.

Compte tenu de sa complexité et de sa sensibilité politique vive en zone rurale (lien avec les autres services publics), une telle évolution ne peut être décidée qu'au cas par cas, sur le terrain. Il est indispensable par ailleurs que les évolutions qui pourront être décidées interviennent avec des délais qui permettront aux écoles de conduite concernées d'adapter leurs conditions d'activité.

TABLEAU DES CENTRES D'EXAMENS PERMIS CATEGORIE B

| Département | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) |
|--------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Ain | 4 | 10 | 11 | 100 | 2,5 |
| Aisne | 5 | 7 | 13 | 130 | 1,4 |
| Allier | 3 | 9 | 8 | 55 | 3,0 |
| Alpes de Hte Provence | 4 | 5 | 6 | 42 | 1,3 |
| Hautes-Alpes | 2 | 3 | 8 | 64 | 1,5 |
| Alpes Maritimes | 2 | 8 | 21 | 187 | 4,0 |
| Ardèche | 3 | 7 | 10 | 70 | 2,3 |
| Ardennes | 4 | 7 | 8 | 78 | 1,8 |
| Ariège | 3 | 5 | 6 | 40 | 1,7 |
| Aube | 3 | 9 | 5 | 61 | 3,0 |
| Aude | 3 | 7 | 6 | 62 | 2,3 |
| Aveyron | 3 | 7 | 7 | 66 | 2,3 |
| Bouches du Rhône | 4 | 20 | 16 | 162 | 5,0 |
| Calvados | 4 | 7 | 17 | 181 | 1,8 |
| Cantal | 3 | 5 | 5 | 49 | 1,7 |
| Charente | 3 | 7 | 10 | 87 | 2,3 |
| Charente-Maritime | 5 | 11 | 9 | 79 | 2,2 |
| Cher | 3 | 8 | 6 | 62 | 2,7 |
| Corrèze | 3 | 9 | 5 | 39 | 3,0 |
| Corse | 2 | 7 | 7 | 84 | 3,5 |
| Côte d'Or | 3 | 11 | 8 | 82 | 3,7 |
| Côtes d'Armor | 4 | 12 | 8 | 78 | 3,0 |
| Creuse | 2 | 5 | 6 | 32 | 2,5 |
| Dordogne | 4 | 8 | 9 | 67 | 2,0 |
| Doubs | 3 | 6 | 13 | 182 | 2,0 |
| Drôme | 3 | 9 | 10 | 91 | 3,0 |
| Eure | 3 | 7 | 13 | 153 | 2,3 |
| Eure et Loir | 4 | 10 | 7 | 90 | 2,5 |
| Finistère | 4 | 13 | 12 | 100 | 3,3 |
| Gard | 3 | 11 | 10 | 99 | 3,7 |
| Haute-Garonne | 3 | 11 | 16 | 161 | 3,7 |
| Gers | 3 | 8 | 4 | 36 | 2,7 |
| Gironde | 5 | 9 | 25 | 232 | 1,8 |
| Hérault | 3 | 13 | 14 | 125 | 4,3 |
| Ille-et-Vilaine | 4 | 13 | 11 | 120 | 3,3 |
| Indre | 4 | 8 | 5 | 44 | 2,0 |
| Indre-et-Loire | 3 | 8 | 13 | 112 | 2,7 |
| Isère | 3 | 9 | 20 | 205 | 3,0 |
| Jura | 3 | 6 | 9 | 76 | 2,0 |
| Landes | 2 | 7 | 8 | 75 | 3,5 |
| Loir-et-Cher | 3 | 5 | 11 | 102 | 1,7 |
| Loire | 3 | 12 | 11 | 116 | 4,0 |
| Haute-Loire | 3 | 5 | 9 | 67 | 1,7 |
| Loire-Atlantique | 4 | 11 | 19 | 182 | 2,8 |
| Loiret | 3 | 6 | 17 | 186 | 2,0 |

| Département | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) |
|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Lot | 3 | 4 | 8 | 66 | 1,3 |
| Lot-et-Garonne | 4 | 8 | 9 | 65 | 2,0 |
| Lozère | 2 | 5 | 3 | 22 | 2,5 |
| Maine-et-Loire | 4 | 7 | 18 | 186 | 1,8 |
| Manche | 4 | 9 | 10 | 101 | 2,3 |
| Marne | 5 | 7 | 11 | 145 | 1,4 |
| Haute-Marne | 3 | 5 | 7 | 73 | 1,7 |
| Mayenne | 3 | 7 | 6 | 67 | 2,3 |
| Meurthe-et-Moselle | 4 | 8 | 17 | 186 | 2,0 |
| Meuse | 3 | 7 | 5 | 54 | 2,3 |
| Morbihan | 3 | 8 | 4 | 49 | 2,7 |
| Moselle | 8 | 14 | 10 | 139 | 1,8 |
| Nièvre | 4 | 10 | 3 | 40 | 2,5 |
| Nord | 6 | 20 | 24 | 118 | 3,3 |
| Oise | 4 | 8 | 16 | 177 | 2,0 |
| Orne | 3 | 8 | 9 | 68 | 2,7 |
| Pas-de-Calais | 7 | 18 | 16 | 143 | 2,5 |
| Puy de Dôme | 5 | 11 | 13 | 101 | 2,2 |
| Pyrénées-Atlantiques | 3 | 12 | 11 | 93 | 4,0 |
| Hautes-Pyrénées | 3 | 4 | 11 | 92 | 1,3 |
| Pyrénées-Orientales | 3 | 8 | 9 | 91 | 2,7 |
| Bas-Rhin | 6 | 13 | 10 | 145 | 2,2 |
| Haut-Rhin | 6 | 8 | 13 | 170 | 1,3 |
| Rhône | 2 | 13 | 18 | 240 | 6,5 |
| Haute-Saône | 2 | 5 | 8 | 80 | 2,5 |
| Saône-et-Loire | 5 | 11 | 9 | 76 | 2,2 |
| Sarthe | 3 | 10 | 9 | 91 | 3,3 |
| Savoie | 3 | 5 | 17 | 143 | 1,7 |
| Haute-Savoie | 4 | 6 | 19 | 198 | 1,5 |
| Seine-Maritime | 3 | 15 | 13 | 143 | 5,0 |
| Deux-Sèvres | 3 | 6 | 9 | 89 | 2,0 |
| Somme | 4 | 6 | 18 | 188 | 1,5 |
| Tarn | 2 | 7 | 10 | 97 | 3,5 |
| Tarn-et-Garonne | 2 | 6 | 6 | 61 | 3,0 |
| Var | 3 | 10 | 18 | 168 | 3,3 |
| Vaucluse | 3 | 11 | 9 | 104 | 3,7 |
| Vendée | 3 | 8 | 12 | 124 | 2,7 |
| Vienne | 3 | 6 | 10 | 120 | 2,0 |
| Haute Vienne | 3 | 6 | 11 | 90 | 2,0 |
| Vosges | 3 | 8 | 10 | 106 | 2,7 |
| Yonne | 3 | 10 | 7 | 57 | 3,3 |
| Territoire de Belfort | 1 | 2 | 16 | 148 | 2,0 |
| Ile de France | 27 | 55 | 25 | 290 | 2,0 |
| DOM | 13 | 18 | 38 | 259 | 1,4 |
| Totaux Moyennes | 336 | 824 | 13 | 129 | 2,5 |

Source : DSCR-ER

(1) Préfectures et sous-préfectures (2) Centres Permis B (3) Ecoles de conduite par centre
(4) Permis par centre et par mois (5) Nombre de centres sur nombre de préfectures et sous préfectures

La proposition vise à permettre une évolution progressive en laissant les délais pour que les écoles de conduite concernées puissent s'adapter. **Cette adaptation ne peut être décidée, appliquée et conduite qu'au niveau local, sous l'autorité de chaque préfet, après toutes les concertations nécessaires dans chaque département.**

Recommandation n° 14 : conduire sous l'autorité de chaque préfet, département par département, une étude de la meilleure localisation des centres d'examens secondaires, sur la base de critères techniques précis.

Leur réseau pourrait, en région urbaine, tenir compte d'un service public de proximité pour la population desservie et, en région peu dense, se rapprocher progressivement de celui des préfetures et des sous préfetures, avec un triple impératif, l'égalité des candidats devant les conditions de l'examen, la qualité de leur accueil le jour de l'examen pratique, une durée de trajet limitée entre le lieu de l'apprentissage de la conduite et le centre d'examens.

En cas de modification de la carte, les conditions prévues pour les modifications, notamment les délais, devront donner aux écoles de conduite concernées la possibilité de s'adapter.

4. L'amélioration de la préparation et de l'évaluation des candidats

Trois préoccupations complémentaires sont apparues au sein du groupe de travail.

- A. En premier lieu, les écoles de conduite demandent des appréciations objectives et homogènes des inspecteurs sur les candidats**, dans les départements et sur le territoire national. Les instruments techniques sont aujourd'hui opérationnels. Des évolutions positives ont été constatées ces dernières années. Elles devraient se poursuivre avec le travail commun des inspecteurs et de l'administration pour disposer de cadres d'évaluation précis et homogènes, renforcé par la déconcentration au niveau des DDE et l'action des délégués à l'éducation routière.

Recommandation n° 15 : poursuivre les actions engagées par l'administration pour améliorer et rendre homogènes les procédures d'évaluation des candidats par les IPCSR ; Les concertations locales (cf. chapitres suivants) devraient permettre d'échanger les informations sur ce sujet.

- B. Les modalités d'annonce du résultat, annonce directe traditionnelle ou annonce différée, progressivement mise en place depuis 2002, font débat entre les écoles de conduite et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.**

La création, puis l'extension, de l'annonce différée sont liées à des difficultés réelles constatées entre les inspecteurs et les candidats, avec des menaces verbales et même dans certains cas physiques. Les situations ont été peu nombreuses, mais suffisamment significatives pour provoquer l'émotion légitime et justifier des défenses et des parades. De plus, il faut reconnaître que le candidat auquel son échec est annoncé n'est pas dans les meilleures dispositions, à chaud, pour en assimiler les causes, ce qui fait perdre une partie de l'intérêt pédagogique de l'annonce directe.

Mais le recours systématique à une annonce différée écrite du résultat ne peut s'assimiler qu'à un constat d'échec dans la relation de personne à personne entre l'inspecteur et le candidat, en présence de l'enseignant. Il ne peut que renforcer une certaine

incompréhension entre l'inspecteur et l'enseignant dans les cas, heureusement peu nombreux, où celui-ci ne partage pas les conclusions de l'inspecteur sur l'issue de l'examen. Il ne faudrait pas que l'annonce différée devienne une facilité pour éviter les explications légitimes des positions prises et les renvoyer à des appréciations de type administratif.

Il est à craindre que, sous la pression des inspecteurs, particulièrement les nouveaux qui n'auraient pratiqué que l'annonce différée, celle-ci ne s'étende progressivement à l'ensemble du territoire. On serait loin de sa philosophie initiale, protéger les inspecteurs, lorsqu'il y a nécessité, en particulier dans les quartiers difficiles.

Par ailleurs, la situation dans tous les centres d'examens d'un département n'est pas identique, et le sera de moins en moins avec l'intervention des DDE. On va voir de plus en plus se développer, comme dans d'autres pays voisins, des centres d'examens organisés, où les décisions pourront être annoncées collégialement, ou du moins en présence de tiers, à l'issue des examens, la question de la sécurité des inspecteurs ne se posant plus du fait de la présence de ses collègues.

Un bilan précis des effets de l'annonce différée est indispensable et urgent, département par département, en écoutant tous les acteurs.

Il convient donc de ne pas précipiter la généralisation d'un choix en faveur de l'annonce différée, sans possibilité de retour en arrière. Et, dans tous les cas, il est nécessaire, au niveau des inspecteurs, de renforcer la formation, tant à l'annonce directe qu'à l'annonce différée, en insistant sur leur contenu pédagogique : **faire passer au candidat en quelques commentaires le message essentiel sur sa pratique de la conduite et de la sécurité routière. En particulier, l'annonce différée devrait comporter une explication écrite, avec un contenu pédagogique, sur le résultat et les moyens de compléter la formation pour l'avenir.**

Cette question pourrait être réglée avec la mise en place prévue des **certificats d'examen**, comportant, en appui de l'annonce directe ou tenant lieu d'annonce différée, un véritable bilan du candidat sur le plan de la conduite et de la sécurité routière.

Recommandation n° 16 : faire un bilan de l'état et des effets de la mise en place de l'annonce différée du résultat dans les départements où elle est pratiquée, environ la moitié. Etudier parallèlement un assouplissement du dispositif de choix entre l'annonce directe et l'annonce différée : formation approfondie de tous les inspecteurs aux deux types d'annonces, possibilité, dans un département, de choisir le type d'annonce en fonction de la localisation du centre d'examens, faculté, en cas d'accord des partenaires, de repasser à l'annonce directe, concertation approfondie avec les écoles de conduite et les représentants des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur le dispositif à adopter (voir les modalités au chapitre suivant).

Enfin, **une communication régulière aux enseignants des évaluations de leurs candidats** par les inspecteurs pourrait les aider dans leurs tâches pédagogiques. Certains ont regretté à cet égard le recul du contact personnel que permettait l'annonce directe du résultat, souhaitant que la mise en œuvre de l'annonce différée soit limitée au cas où elle est nécessaire. Par ailleurs, l'idée a été émise d'une communication mensuelle aux écoles de conduite concernées d'une synthèse des résultats de leurs candidats à l'examen théorique, soulignant les points positifs et les erreurs fréquemment rencontrés.

Recommandation n° 17 : rendre les écoles de conduite destinataires d'une synthèse simple des résultats des candidats aux épreuves théoriques (par exemple tous les mois) de façon à leur permettre d'améliorer leur pédagogie sur les points qui n'auraient pas été correctement assimilés.

CHAPITRE V

POUR UN DIALOGUE PERMANENT

ENTRE L'ADMINISTRATION ET LES ECOLES DE CONDUITE ET DE SECURITE ROUTIERE, AU NIVEAU NATIONAL ET AU NIVEAU LOCAL

D'une manière unanime, les participants au groupe de travail se sont félicités de la qualité du dialogue conduit en son sein. Ils ont souhaité que ce type d'initiative puisse être renouvelé, parallèlement aux contacts réguliers, sur tous les sujets d'intérêt commun, à l'initiative de la sous direction de l'éducation routière.

Ils ont également émis le vœu que des possibilités nouvelles de dialogue soient mise en œuvre au niveau départemental et au niveau de chaque centre d'examen, particulièrement avec les directeurs départementaux de l'équipement, que les écoles de conduite connaissent encore mal comme leurs interlocuteurs. Un effort réciproque de contact est donc indispensable.

Or les rencontres entre l'administration centrale et les représentants professionnels, ainsi que le CSECAOP (conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession), représentent aujourd'hui le moyen presque unique de relation partenariale, résultat d'une gestion longtemps centralisée. Il convient d'améliorer et de déconcentrer ces relations, de façon à créer progressivement **une culture commune entre les IPCSR et les enseignants de la conduite, dont le ciment sera constitué par la sécurité routière.**

On constate par ailleurs une méfiance, sinon une opposition, entre le monde de l'enseignement de la conduite et celui des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, qui dépasse largement les tensions temporaires légitimes entre un instructeur et un examinateur, en partie paradoxales quand on sait qu'entre 50% et 60% des inspecteurs recrutés sont d'anciens enseignants de la conduite, qui connaissent donc parfaitement ce milieu. Supprimer ce climat de méfiance exige des actions et des expériences communes, permettant de ne plus se limiter au face à face régulier lors des épreuves pratiques du permis de conduire.

1. Rapprocher les expériences des enseignants de la conduite et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière

Il est essentiel de développer tout ce qui peut rapprocher les expériences des enseignants de la conduite et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

Recommandation n° 18 : favoriser tout ce qui peut rapprocher les expériences des IPCSR et des enseignants de la conduite, travail commun pour la sécurité routière, parties communes dans les formations initiales et continues, voie spécifique aux enseignants de la conduite pour le recrutement des IPCSR, réunions communes par centre d'examens, à l'initiative des délégués...

2. Le débat sur le suivi pédagogique

Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ont dans leurs compétences le suivi pédagogique des écoles de conduite, dont les modalités ont été prévues par une circulaire de 1993, remplaçant une circulaire antérieure de 1991. L'exercice de cette responsabilité ne donne pour l'instant satisfaction ni aux inspecteurs, ni aux écoles de conduite :

- Les inspecteurs considèrent qu'ils ne sont pas assez formés pour ce suivi pédagogique, et, en plus, qu'ils doivent répondre à la pression des écoles de conduite pour disposer de places d'examens. L'étude réalisée par l'INSERR en 2004, à la demande de la sous-direction de l'Education Routière, sur les conditions d'exercice de cette fonction de suivi de l'enseignement le confirme :
 1. en 2002, dans 36,8% des départements, aucun suivi d'enseignement n'a été effectué, et dans 52,6%, leur nombre est inférieur à 20,
 2. Les réponses des inspecteurs sur les conditions de ces suivis montrent une réelle insatisfaction.

| Question à un échantillon d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière | Non (%) | Oui (%) | Non réponse (%) |
|--|---------|---------|-----------------|
| Par rapport à vos attentes, la fiche d'évaluation d'enseignement de la conduite est-elle conforme | 77,0 | 21,0 | 2,0 |
| Les conditions des suivis sont-elles satisfaisantes | 81,0 | 16,0 | 3,0 |
| La suite donnée aux suivis d'évaluation est-elle satisfaisante | 84,0 | 12,0 | 4,0 |
| Existe-t-il une gêne à évaluer des écoles de conduite susceptibles d'être examinées ultérieurement par vos soins | 67,0 | 31,0 | 2,0 |

- Si ces suivis sont acceptés par la majorité des écoles de conduite, les enseignants considèrent néanmoins que les inspecteurs ne possèdent pas la formation et la pratique nécessaire (pour les écoles de conduite, cela s'explique par le fait qu'ils n'ont pas eux-mêmes enseigné la conduite) et n'apportent pas une réelle plus value sur le plan de l'organisation de l'enseignement et de la pédagogie. Dans un certain nombre de cas, ils pensent qu'ils manquent de connaissances pédagogiques et dépassent leurs prérogatives lors de ces entretiens. Ils regrettent que ce suivi reste souvent formel et administratif.

On pourrait simplement imaginer de supprimer ces suivis. Mais les réflexions européennes conduisent à mettre encore plus en avant le contrôle pédagogique, allant jusqu'à envisager une formation continue obligatoire pour les enseignants dont l'efficacité serait reconnue insuffisante à l'occasion de ces contrôles. Notre pays doit donc anticiper et se préparer.

De plus, avec les procédures d'agrément des établissements et des enseignants, l'administration française dispose d'un moyen puissant, à condition qu'il soit bien utilisé, pour favoriser l'amélioration de la qualité de l'enseignement.

Une clarification est donc indispensable rapidement. Il convient de **préciser le contenu du suivi des écoles de conduite**, contrôle de l'application des dispositions réglementaires, contrôle du respect du droit de la consommation, inspection de nature pédagogique, contrôle qualité sur les pratiques des écoles de conduite et, selon les tâches, ceux qui sont chargés de les exercer.

Pour ce qui concerne les tâches de suivi pédagogique au sens strict, faut-il les confier à l'administration ? Si oui, qui doit les accomplir ? Faut-il choisir les inspecteurs ayant

l'expérience d'une pratique professionnelle antérieure de l'enseignement et faisant preuve d'une motivation particulière. Ils pourraient de plus bénéficier d'une formation spécifique.

Le dédoublement entre examinateur et conseiller pédagogique, la même personne à des moments différents, apparaît délicat. Pour y remédier, faut-il choisir des inspecteurs différents des examinateurs habituels de l'école de conduite ? Avec quelle formation spécifique ?

Faut-il, au contraire, s'orienter vers un suivi pédagogique de nature professionnelle, s'intégrant dans des procédures de qualité et de certification ? Comment, dans tous les cas, renforcer les procédures contradictoires ?

Recommandation n° 19 : clarifier, en concertation avec la profession et les représentants des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, le rôle, le contenu et les conditions du suivi d'enseignement, en particulier le choix de ceux qui en sont chargés.

3. La relance du CSECAOP (Conseil Supérieur de la Conduite Automobile et de l'Organisation de la Profession)

Au niveau national, le fonctionnement du CSECAOP, jugé nécessaire et utile, peut cependant être réellement amélioré sur plusieurs points. Il faut tenir compte du constat du faible taux de participation aux élections de ce conseil, commun avec beaucoup d'organismes de représentation professionnelle, mais qui ne progresse pas, malgré les efforts des uns et des autres : 2014 inscrits en 2004 pour le collège des exploitants, soit environ 17% des chefs d'entreprises, 1435 inscrits pour le collège des salariés, soit entre 5% et 6% des salariés.

Par ailleurs, l'expérience des membres du CSECAOP a permis de montrer un fonctionnement qui respecte strictement le cadre fixé par le décret fondateur, jugé trop juridique et trop en aval des décisions. Des améliorations sont donc souhaitées.

Enfin, le nom lui-même, qui entraîne un libellé par initiales, certes aujourd'hui connu et utilisé dans le milieu professionnel, mais difficile à assimiler et à comprendre au niveau grand public, pourrait être un sujet de réflexion.

Recommandation n° 20 : relancer le CSECAOP sur la base d'une réflexion interne au conseil récemment élu : clarification des modalités électorales, recherche d'une participation plus importante, mise au point d'un règlement intérieur, consultation par l'administration élargie, en amont de la préparation des textes, association aux réflexions sur la connaissance de la profession et la mise en place des procédures de formation initiale et continue, association aux réflexions sur l'organisation des examens...

4. La Commission Départementale d'Enseignement de la Conduite et de la Sécurité Routière (CDECSR), nouvelle instance départementale de concertation

Le relais du CSECAOP doit pouvoir être pris sur le terrain. Il convient de faire une évaluation du fonctionnement des commissions spécialisées de la commission départementale de la sécurité routière, sollicitées pour donner un avis sur les agréments préfectoraux. Ce fonctionnement, qui n'est pas aujourd'hui encadré par des arrêtés, apparaît très différent d'un département à l'autre. Ces commissions spécialisées pourraient être utilement remplacées par un relais départemental spécifique du CSECAOP sur le terrain.

Il faut aussi tenir compte du fait que le travail risque d'être perturbé par des désignations auto proclamées, à finalité entièrement négative, échappant aux relations professionnelles et syndicales classiques, en fonction des problèmes rencontrés, d'autant plus virulentes et peu constructives que le problème sera vif et immédiat. La vigilance des préfets et des directeurs départementaux devra être appelée sur ce point : sans empêcher l'expression des chefs d'entreprises et des enseignants qui le souhaitent, il convient de **s'appuyer sur les organisations mises en place au niveau professionnel et syndical national par ceux qui tirent leur légitimité des élections régulières.**

Il est proposé de créer une instance départementale de concertation, la **Commission Départementale de l'Enseignement de la Conduite et de la Sécurité Routière (CDECSR) Commission Départementale de l'Enseignement de la Conduite Automobile et de l'Organisation de la Profession (CDECAOP).** Cette commission comprendrait au moins un représentant désigné par les responsables nationaux de chaque organisme représenté au CSECAOP, dès lors que la personne exercera dans le département concerné.

Les sujets de concertation ne manquent pas, en plus de l'avis sur les agréments et les autorisations d'enseigner : évolution de la carte des centres d'examens, conditions de la mise en oeuvre de la nouvelle méthode de répartition des places d'examens, réflexion sur l'organisation départementale en matière d'annonce du résultat...

Il est proposé de demander au CSECAOP de réfléchir aux modalités de l'organisation départementale qui pourrait être mise en place.

Recommandation n° 21 : créer un organisme départemental paritaire de concertation entre l'administration et la profession, la Commission Départementale de l'Enseignement de la Conduite et de la Sécurité Routière (CDECSR), pour établir un dialogue institutionnel permanent et concret, soit sur la base de la commission départementale de la sécurité routière (commission spécialisée), soit sur une base nouvelle, après réflexion au niveau du CSECAOP. Cette commission comprendrait au moins un représentant désigné par les responsables nationaux de chaque organisme représenté au CSECAOP, dès lors que la personne exercera dans le département concerné.

Enfin, des contacts incitant l'ensemble des écoles de conduite à participer sont nécessaires périodiquement. Ils ne peuvent être fructueux, compte tenu du nombre et de la localisation des écoles de conduite concernées que s'ils sont prévus au niveau de chaque centre d'examens. Des expériences de ce type ont été conduites dans certains départements, en particulier le Pas de Calais. Elles doivent être étendues et pourquoi pas généralisées. Leur réussite et leur intérêt, qui conditionnent leur régularité, supposent que les écoles de conduite puissent dépasser l'expression un peu vive des sujets de préoccupation immédiats et récurrents, par exemple l'insuffisance des places d'examens disponibles.

Recommandation n° 22 : inciter les délégués à l'éducation routière à généraliser les expériences réussies de rencontres (une fois ou deux fois par an) de l'ensemble des écoles de conduite d'un département ou d'un centre d'examens, selon le nombre d'écoles de conduite concernées, pour informer sur les évolutions en cours, mais surtout pour écouter les écoles de conduites, recueillir leurs réactions et leurs observations. Associer à ces rencontres les représentants professionnels membres de la commission départementale de concertation.

5. Etablir une relation constructive avec l'Education Nationale

Parallèlement à ce dialogue avec les services de la sécurité routière, au niveau national et au niveau local, l'Education Nationale devra prendre une part de plus en plus importante dans l'éducation routière, en particulier avec la mise en œuvre d'une éducation continue à la sécurité routière ponctuée par la délivrance de l'attestation de première éducation à la route (APER) et les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et ASSR 2), désormais obligatoires pour pouvoir accéder au brevet de sécurité routière (BSR) et conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (ASSR 1) puis obtenir le permis de conduire (ASSR 2). Ces actions entrent pleinement dans la compétence éducative d'apprentissage de la citoyenneté, d'éducation civique.

De la même façon, les enseignants de la conduite devraient de plus en plus apporter leurs compétences pour l'éducation à la sécurité routière à l'intérieur des écoles primaires, collèges et lycées.

Or, contrairement à d'autres pays, les relations entre les écoles de conduite et l'Education Nationale, collèges et lycées, sont inexistantes, sinon parfois difficiles. Il serait par exemple souhaitable que les lycées tiennent compte des périodes de préparation et de passage du permis, notamment les horaires, de façon à faciliter la vie de leurs élèves face à l'examen. Le fait que les cours de conduite aient nécessairement lieu après les cours dans l'établissement a pour conséquence que les élèves y arrivent fatigués et peu disponibles. On a même vu certains établissements refuser les autorisations de sortie nécessaires pour aller passer le permis. A terme, on peut par ailleurs imaginer que les premières bases du code de la route fassent l'objet d'un enseignement de type scolaire.

Recommandation n° 23 : créer les conditions pour réduire progressivement le fossé actuel entre les enseignants de la conduite et l'Education Nationale, en faisant connaître à chacun le métier de l'autre et en créant de vrais partenariats permettant de supprimer les méfiances réciproques : implication des enseignants de la conduite, aux côtés des associations, dans l'enseignement à la sécurité routière dans les collèges et lycées, accueil des enseignants intéressés en stage en école de conduite.

Recommandation n° 24 : définir, entre l'Education Nationale et les écoles de conduite, une charte destinée aux jeunes préparant le permis, permettant de concilier dans des conditions harmonieuses leur présence dans les établissements scolaires pour les études, leur apprentissage de la conduite et le passage de l'examen.

Une implication plus grande qu'aujourd'hui des chefs d'entreprises et des enseignants de la conduite dans les actions de sécurité routière est indispensable à tous les niveaux, pour qu'ils puissent porter légitimement le titre qu'ils revendiquent « d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière ». Cela pose des questions difficiles d'organisation du travail, compte tenu des pressions sur les enseignants créées par la nécessité de donner des cours de conduite au moment où les élèves sont disponibles (le soir, le samedi matin...). Cela peut poser aussi dans certains cas un problème de gratification personnelle ou financière.

Recommandation n° 25 : susciter une participation plus forte des enseignants de la conduite aux actions de sécurité routière, notamment vis-à-vis des jeunes scolarisés,

Cet objectif pose une question de financement. Si, comme pour tout citoyen, on peut attendre des enseignants de la conduite, une implication dans la sécurité routière à titre de bénévoles, on ne peut pas, compte tenu du niveau de leurs rémunérations, espérer une intervention importante à ce titre sans aucune rémunération supplémentaire correspondante.

CHAPITRE VI

L' EMERGENCE DES CONSOMMATEURS

POUR UNE INFORMATION OBJECTIVE ET COMPLETE

Les relations avec les usagers consommateurs constituent une donnée du monde actuel. C'est particulièrement vrai pour l'apprentissage de la conduite, qui concerne pratiquement tous les jeunes, à leur entrée dans la vie active, qui est considéré, à tort par rapport aux contraintes dont il fait l'objet, comme trop coûteux par rapport au service rendu. Des améliorations sont nécessaires et possibles, comme le montrent les enquêtes récentes, tant de l'Institut National de la Consommation (INC) que de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF).

Pour que l'administration ne soit pas contrainte de recourir à une action autoritaire de tutelle et de rappel des règles, en utilisant si besoin la Justice, il est indispensable de mettre en place une relation contractuelle de confiance, fondée sur la transparence. Il s'agit d'aboutir à un **véritable pacte pour les consommateurs entre la profession et l'administration pour une relation équitable et transparente avec les usagers.**

1. Le moment de la première inscription au permis

Le moment privilégié est la période de la première inscription au permis, période de contact approfondi avec les jeunes et avec leurs parents. L'enquête de l'INC montre les progrès à faire au niveau des écoles de conduite pour donner une information complète et sincère. Elles jouent à cet égard une véritable fonction d'auxiliaire du service public et doivent en pratiquer les règles déontologiques.

Recommandation n° 26 : utiliser les conventions qui seront passées en application du rapport BERTRAND et de la mission « Permis à 1 Euro par jour », pour obtenir des écoles de conduite qu'elles transmettent, au moment de la première inscription, une informations précise, claire et complète sur la formation à la conduite, le déroulement de l'examen, le coût de l'enseignement, du permis, de l'acquisition d'un véhicule, de l'assurance... Une communication gouvernementale grand public pourrait accompagner ces actions d'information,

2. Les démarches qualité

Dans l'objectif de valoriser les écoles de conduite efficaces qui font des efforts pour appliquer le programme de formation défini dans le livret d'apprentissage, issu du Programme National de Formation (PNF), la profession trouverait intérêt à porter des démarches qualité nouvelles (enquêtes, certification, labellisation), conduites par des organismes indépendants.

Recommandation n° 27 : développer, au niveau des écoles de conduite, des enquêtes qualité, des démarches de certification et de labellisation, accompagnées d'une structuration des offres commerciales, de façon à favoriser les comparaisons,

3. La communication des résultats des écoles de conduite aux consommateurs

Même si, aujourd'hui, un critère important de choix de son école de conduite reste la proximité du domicile ou de l'établissement d'enseignement, choisir son école de conduite en toute connaissance de ses résultats est légitime pour des jeunes de plus en plus informés sur tous les sujets. L'Education nationale pour sa part communique les résultats comparés des lycées au baccalauréat ! Refuser par principe la communication des résultats reviendrait à mener un combat qui risquerait à terme d'être perdu.

De plus, le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 3 juillet 2002, a indiqué que "les statistiques qui récapitulent le nombre de candidats présentés à l'examen du permis de conduire et le taux de réussite à cet examen des différentes auto-écoles ne contiennent aucun élément de caractère nominatif... et aucune indication relevant du secret en matière industrielle et commerciale" et que le ministre ne serait donc pas fondé à soutenir que "ces statistiques "n'auraient pas le caractère de documents administratifs communicables au sens de la loi du 17 juillet 1978".

Pourtant, les discussions au sein du groupe de travail ont fait apparaître **l'opposition nette des professionnels, dans les conditions actuelles, devant la perspective d'une communication généralisée**, qui tient à plusieurs raisons :

- Les conditions différentes entre les écoles de conduite du passage de l'examen (nouvel ETG, passage à 35 minutes pour l'examen pratique), dont on peut espérer qu'elles se stabilisent dans l'avenir, mais qui sont créatrices de différences sur les résultats ne tenant pas à la qualité de l'enseignement dispensé,
- La conviction des représentants professionnels que leur travail ne se juge pas seulement au pourcentage de réussite à l'examen, mais aussi à la vraie formation à la sécurité routière, certes difficile à appréhender sous forme d'indicateurs,
- Une crainte, confortée par certains constats locaux, que les conditions d'évaluation des candidats par les inspecteurs ne soient pas homogènes entre les inspecteurs, problème d'autant plus préoccupant lorsque les candidats de certaines écoles de conduite sont tous examinés par le même inspecteur...
- La demande, pour des questions d'équilibre, en cas de publication des résultats de chaque école de conduite, que soient publiés parallèlement les résultats de chaque inspecteur.

Faut-il renoncer devant ces arguments ? Ou faut-il avancer prudemment et de façon expérimentale, en créant les gardes fous de nature à éviter ou à réduire certains risques mis en évidence ?

Le second parti a finalement été pris. Les gardes fous à mettre en place sont cependant importants :

- **Stabiliser au préalable l'examen pratique** (35 minutes pour tous) de façon que la durée de l'examen ne puisse pas interférer avec les comparaisons,
- Analyser les résultats sur **une période suffisamment longue**, avec surtout une stabilité des règles de l'examen : deux ans semble raisonnable pour la première expérience, un an pourrait être la durée retenue en régime de croisière,
- Accompagner cette communication **des critères permettant de placer les résultats dans leur contexte**, par exemple les résultats du centre d'examen de l'école de conduite, un élément indispensable pour une compréhension correcte, par exemple pour les écoles de conduite qui estiment exercer dans des zones où les conditions de préparation des candidats sont plus précaires ou les conditions de l'examen plus difficiles, par exemple à Paris,

- Accompagner les résultats de la possibilité de **commentaires personnels du responsable de l'école de conduite** sur les conditions d'activité de son établissement, qui pourra l'amener à expliquer ou à relativiser la comparaison des résultats,
- **Commencer par les résultats à l'examen théorique général (ETG)** dont les conditions de passage et les conditions de correction sont parfaitement homogènes,
- Pour répondre à la question sur l'homogénéité des appréciations des inspecteurs, **ne pas prévoir une communication obligatoire des résultats pour les écoles de conduite travaillant avec moins de trois inspecteurs**, avec une possibilité de communication volontaire,
- Organiser la communication, **non seulement par Internet, qui, malgré les progrès rapides, n'est pas encore accessible à tous les jeunes, mais aussi par une possibilité de communication au niveau des DDE**,
- **Suivre les premières expériences de communication des résultats de façon contradictoire** au niveau du CSECAOP et des Commissions Départementales de Concertation (CDECSR).

Il conviendrait donc de mettre au point un cadre opérationnel expérimental, fondé sur l'utilisation des nouvelles technologies et de prévoir une extension suffisamment progressive pour lever les craintes exprimées. Une durée de trois à cinq ans est probablement nécessaire pour aboutir à une communication générale complète.

Recommandation n° 28 : assurer progressivement une communication publique, par INTERNET, des résultats dans chaque département, les conditions, les critères et les étapes accompagnant cette communication répondant aux souhaits de garde fous exprimés ci-dessus et devant être mis au point et suivis dans le cadre d'une concertation approfondie avec le CSECAOP et les CDECSR.

4. Faut-il organiser une médiation en cas de difficulté ?

Dans le cadre du pacte pour les consommateurs entre la profession et l'administration, il est intéressant de prévoir un dispositif pour régler des conflits limités, sans en appeler immédiatement à la Justice. Compte tenu de la complexité du sujet, une procédure sectorielle de médiation pourrait être utilement expérimentée.

Recommandation n° 29 : créer, au départ à titre expérimental, une procédure nationale de médiation, en cas de difficulté entre un usager et une école de conduite, pouvant s'appuyer sur le CSECAOP à titre de conseil technique.

CONCLUSION

Le rapport qui précède est volontairement bref et concret, évitant les explications et les débats qui ont eu lieu longuement dans le cadre du groupe de travail. Il exprime, sur la plupart des points, un large consensus des participants.

Les propositions ont été établies dans un esprit constructif et opérationnel. Elles doivent pouvoir être, pour l'essentiel, mises en œuvre rapidement.

Mises en application, ces évolutions devraient contribuer à modifier en profondeur l'image et la réalité de la profession d'enseignant de la conduite et à accélérer la modernisation des entreprises qui la pratiquent.

Tout ne se fera pas en un jour, particulièrement la remise en ordre de la profession, la revalorisation et la reconnaissance par la société des enseignants de la conduite. Mais le chemin paraît tracé pour avancer dans la bonne direction.

Il faudra continuer à suivre les effets des politiques mises en œuvre. Les situations sont modifiées en permanence, créant de nouveaux problèmes, en simplifiant d'autres. On ne peut donc pas raisonner une fois pour toutes, pour le long terme. Il conviendra donc de mesurer régulièrement les résultats des mesures prises, de façon à appliquer en temps utile les inflexions nécessaires.

Recommandation n° 30 : évaluer régulièrement, la première fois au bout de cinq ans, la mise en application des préconisations du présent rapport et l'évolution des conditions d'exercice de la profession d'enseignant de la conduite, en relation avec les administrations concernées.

Cela nécessitera une concertation permanente et ouverte, notamment au niveau local, entre l'administration et la profession, dans l'esprit qui a présidé au groupe de travail que cette synthèse des travaux illustre. Le CSECAOP relancé et les nouvelles commissions départementales proposées devraient en être les instruments.

Il conviendra parallèlement de faire sa place à une relation nouvelle avec les consommateurs, à laquelle les écoles de conduite ne sont ni préparées, ni en majorité favorablement disposées. Cela exigera des efforts, notamment la communication et la comparaison des résultats au permis de conduire, que l'administration devra reconnaître et appuyer, ainsi qu'une certaine anticipation de l'avenir, qui sera payante, dès lors qu'elle sera encadrée, mesurée et appliquée par les écoles de conduite qui accepteront de jouer un rôle pionnier. Les évolutions en cours au niveau européen, par rapport auxquelles la France est actuellement placée en bonne position, vont dans ce sens.

Les délégués et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière doivent s'associer à ces efforts de transparence en acceptant un face à face exigeant, par les moyens appropriés, avec les candidats et leurs enseignants. L'équilibre à trouver entre les méthodes d'annonce des résultats doit à ce titre faire l'objet d'une grande attention.

A ces conditions, la qualité de l'enseignement de la conduite progressera dans notre pays, condition pour donner aux jeunes une véritable éducation à la citoyenneté par la sécurité routière, condition pour qu'ils possèdent leur permis de conduire plus vite pour un coût raisonnable, condition pour qu'ils en fassent un usage prudent et mesuré sur les routes.

Quand on connaît le prix humain et social des accidents qui fauchent en plein essor la génération montante, on ne peut que souhaiter que les écoles de conduite et leurs enseignants apportent toute leur part, chacun à leur place, à la lutte contre l'insécurité routière. C'est la condition pour que les premiers résultats considérables atteints depuis 2002 soient confirmés et amplifiés.

ANNEXE 1

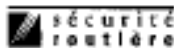
Lettre de mission du directeur de la sécurité et de la circulation routières (6 février 2004)

2004-0016-01



La Défense, le 6 février 2004

Ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement
du Tourisme
et de la Mer



Direction de la Sécurité
et de la Circulation
Routières

Monsieur le Vice-Président,

La déconcentration du service des examens du permis de conduire est effective depuis le 31 mars 2003 et l'intégration des délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière est désormais réalisée sur l'ensemble du territoire. En 2003, les directions départementales de l'équipement ont démontré leur capacité à se mobiliser pour la mise en œuvre de la politique de l'éducation routière et elles ont amorcé le dialogue avec leurs différents partenaires locaux, notamment les écoles de conduite.

Il est aujourd'hui essentiel de les aider dans cette seconde étape de la déconcentration. Ainsi les DDE doivent-elles aujourd'hui être en capacité de participer à l'amélioration de la qualité et de l'efficacité de l'ensemble d'un système construit autour de la formation et de l'examen du permis de conduire.

Une mission relative à l'intérêt des transferts en DDE des services de répartition des places d'examens, voire de l'agrément des auto-écoles ou des centres de récupération de points, sera prochainement confiée au ministère de l'Intérieur (IGA) et au ministère de l'Équipement (CGPC). Mais, pour avoir une perception suffisamment complète du système formation-examen, il est essentiel d'élargir l'analyse au domaine de l'enseignement à la conduite.

Arche Sud
92085 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 01 98
fax : deux
@equipement.gouv.fr

...

Aussi, je souhaite confier au Conseil général des ponts et chaussées une mission visant notamment à :

- apporter aux DDE un éclairage sur la nature des rapports qu'entretient le service public avec les établissements d'enseignement de la conduite et les enjeux qui sont liés à cette relation d'interdépendance forte : si le secteur public a la maîtrise des examens du permis de conduire, c'est le secteur privé qui porte le message de formation et de sécurité routière auprès des futurs conducteurs. La motivation et la réceptivité de ce public doivent être mises à profit pour transmettre des messages forts en matière de sécurité routière, de façon à développer de nouveaux comportements sur les routes et à lutter contre la sur-représentation des jeunes conducteurs dans les statistiques d'accidents.
- formuler des conseils et recommandations pour permettre à la DSCR et aux DDE d'engager une dynamique visant à faire progresser encore la formation des candidats dispensée dans les écoles de conduite. Cela passe naturellement par la qualité du dialogue que l'on pourra nouer, au niveau national comme au niveau local, avec les représentants de la profession.

Des études et travaux sont actuellement menés par la sous-direction de l'éducation routière, en lien avec les services déconcentrés et des représentants des écoles de conduite. Ainsi le programme de travail 2004 du réseau des délégués à l'éducation routière prévoit-il la production d'un document permettant à toute la chaîne hiérarchique de communiquer efficacement avec les établissements d'enseignement de la conduite. De plus, il comprend une action visant à améliorer la qualité de l'enseignement théorique dans les écoles de conduite (DDE du Bas-Rhin, de l'Hérault, de la Meurthe et Moselle, de la Meuse, des Vosges ainsi que Paris). Les documents produits ou à produire pourront vous être communiqués si vous le souhaitez.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le directeur de la sécurité et de la circulation routières

SIGNE

Rémy Heitz

Monsieur le vice-président
Conseil général des ponts et chaussées
Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

Copie à monsieur Liebermann, coordonnateur sécurité routière

ANNEXE 2 : composition du groupe de travail et personnes ayant participé à ses travaux

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite **Membres du groupe de travail**

CGPC

Claude LIEBERMANN ingénieur général des ponts et chaussées

Henri LEGENDRE ingénieur général des ponts et chaussées

Représentants des professionnels

Gérard ACOURT président de l'association Ecole de conduite française (ECF)

Daniel BLOT président du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)

Philippe MALPIECE secrétaire général du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)

Jean-Louis BOUSCAREN président délégué général de l'Union nationale inter-syndicale des enseignants de la conduite (UNIDEC)

Gérard BUORS école de conduite

Alain CATALA école de conduite

Christian GAUDIOSO école de conduite

Administration au niveau central

Yves LE BRETON sous-directeur de l'éducation routière (DSCR-ER)

Jean-Pierre FOUGERE adjoint au sous-directeur de l'éducation routière (DSCR-ER)

Christian MACHU chef du bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routières (DSCR/ER1)

Françoise MORIN chef du bureau du permis de conduire (DSCR/ER2)

Elisabeth GRILLON bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routières

Chantal REY bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routières.

Administration au niveau local

Philippe ESTINGOY directeur départemental de l'équipement de Saône-et-Loire

Thierry MENAGER directeur départemental de l'équipement délégué du Nord

Jean BONELLI directeur département de l'équipement de l'Aisne

Didier BRAZILLIER responsable de la gestion de la route, DDE de l'Yonne

Jean-Michel PONT responsable de la gestion de la route, DDE de l'Essonne

Jean-Michel PIERRELEE délégué à l'éducation routière, DDE de la Sarthe

Nicole SIEFFER déléguée à l'éducation routière, DDE de la Meurthe et Moselle

Animation

Sylviane DUBAIL chef du bureau de l'animation de la politique éducative (DSCR/ER3)

Liste des personnes ayant participé aux travaux

- ACOURT Gérard, président de l'ECF,
- BENZAGUI Sarah, Ecole de conduite,
- BESSAC Guy, FARE,
- BLOT Daniel, président du CNPA,
- BONELLI Jean, DDE de l'Aisne,
- BOUSCAREN Jean-Louis, président de l'UNIDEC,
- BRAZILLIER Didier, DDE de l'Yonne, chef du service Routes,
- BUORS Gérard, Ecole de conduite,
- CATALA Alain, Ecole de conduite,
- CHOMETTE René, CER,
- CUNEGATTI Hughes, ACI SRS 14, Centre Nantais de Sociologie,
- DELANGLE Christian, DDE des Alpes-Maritimes, délégué à l'éducation routière,
- DUBAIL Sylviane, DSCR ER 3,
- ESTINGOY Philippe, DDE de Saône et Loire,
- FOUGERE Jean-Pierre, DSCR ER, adjoint au directeur,
- GAUDIOSO Christian, Ecole de conduite,
- GOURSEROL Roland, CNPA,
- GRILLON Elisabeth, DSCR ER 1,
- GROLIER Christian, SNICA FO, délégué à l'éducation routière,
- HANOT Yves, DDE du Pas de Calais, délégué à l'éducation routière,
- HEITZ Rémy, délégué interministériel à la sécurité routière,
- HOUILLIER Jocelyne, DSCR ER 1,
- LE BRETON Yves, DSCR ER, sous directeur,
- LEGENDRE Henri, Conseil général des ponts et chaussées, IGPC,
- LE GALLOU Jean-Yves, IGA,
- LESCHIER Bernard, FARE,
- LIEBERMANN Claude, Conseil général des ponts et chaussées, IGPC,
- LOISEAUX Guy, CFDT, délégué à l'éducation routière,
- LORENTE Vincent, CGT, délégué à l'éducation routière,
- MACHU Christian, DSCR ER 1,
- MALPIECE Philippe, CNPA,
- MAURIN Jean-Michel, DDE du Calvados, directeur départemental délégué,
- MENAGER Thierry, DDE du Nord, directeur départemental délégué,
- MESQUIDA Céline, DSCR ER 1,
- MORIN Françoise, DSCR ER 2,
- PIERRELEE Jean-Michel, DDE de la Sarthe, délégué à l'éducation routière,
- PONT Jean-Michel, DDE de l'Essonne, chef du service Routes,
- REVOYRE Thierry, CNPA,
- REY Chantal, DSCR ER 1,
- RUYTERS Herald, Commission Européenne, DG TREN,
- SANDERS Nick, CIECA,
- SIEFFER Nicole, DDE de Meurthe et Moselle, déléguée à l'éducation routière,
- WIOLAND Jean-Christophe, DSCR ER, Chargé de mission,

ANNEXE 3

COMPTES RENDUS DES DIFFERENTES REUNIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

- 10 juin 2004,
- 13 juillet 2004,
- 16 septembre 2004,
- 21 octobre 2004,
- 17 novembre 2004,
- 13 décembre 2004,
- 20 janvier 2005,
- 31 mars 2005,
- 9 mai 2005,
- 31 mai 2005,
- 29 juin 2005.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation renouvelée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 10 juin 2004

Présents :

| | | |
|-----------------------|---|---------------------------------------|
| Gérard ACOURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblott@cnpa.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Président de l'U.N.I.D.E.C. | permis@ecf.bouscaren.fr |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service routes, DDE de l'Yonne | didier.brazillier@equipement.gouv.fr |
| Gérard BUORS | Auto-école | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Alain CATALA | Auto-école | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 | sylviane.dubail@equipement.gouv.fr |
| Christian GAUDIOSO | Auto-école | christian.gaudioso@club-internet.fr |
| Elisabeth GRILLON | DSCR-ER1 | elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr |
| Yves Le BRETON | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Henri LEGENDRE | ICPC | henri.legendre@equipement.gouv.fr |
| Claude LIEBERMANN | IGPC | claudio.liebermann@equipement.gouv.fr |
| Philippe MALPIECE | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Jean-Michel MAURIN | DDE délégué du Calvados | jean- |
| Jean-Michel PIERRELEE | Délégué, DDE de la Sarthe | jean- |
| Jean-Michel PONT | Chef du service route, DDE de l'Essonne | jean- |
| Nicole SIEFFER | Déléguée, DDE de la Meurthe-et-Moselle | nicole.sieffer@equipement.gouv.fr |

Excusés :

| | | |
|---------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Sarah BENZAQUI | Auto-école | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Philippe ESTINGOY | DDE de Saône et Loire | philippe.estingoy@equipement.gouv.fr |
| Jean-Pierre FOUGERE | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |

ANNEXE : Thèmes à traiter.

Claude Liebermann présente les grands axes de la mission : l'efficacité et la qualité de l'enseignement de la conduite passent par la rénovation des relations entre les établissements d'enseignement de la conduite et l'administration. Les propositions seront faites dans une optique très concrète et il invite les membres du groupe de travail à adopter une grande liberté de parole, gage de la richesse des débats et des conclusions. La mission est conduite en collaboration avec Henri Legendre, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Sylviane Dubail assurera la coordination, l'animation et la préparation des séances.

L'objectif est de produire un rapport pour la fin de l'année 2004. Les recommandations seront assorties d'éventuelles observations des membres du groupe de travail.

D'autres personnes pourront être invitées à apporter leur témoignage, leur expérience. Le groupe doit en effet travailler dans un esprit ouvert et constructif.

Analyse des thèmes à traiter durant les cinq séances de travail (cf document figurant en annexe).

Yves Le Breton (DSCR/ER) apporte un éclairage sur quatre points fondamentaux :

- Le niveau européen. La scission qui existe en France entre le système de formation et le système de l'examen est une donnée largement partagée par les différents pays européens.
- Le contexte de la déconcentration. Nous sommes aujourd'hui entrés dans la seconde phase de la déconcentration. Après une intégration réussie des délégués et des IPCSR, il importe désormais que les DDE soient en capacité de participer à l'amélioration de la qualité et de l'efficacité de l'ensemble d'un système construit autour de la formation et de l'examen du permis de conduire. La sous-direction de l'éducation routière doit fournir des outils aux DDE pour que le système fonctionne. Les DDE et les établissements d'enseignement de la conduite sont dans un contexte d'acculturation réciproque.
- Le contexte de la décentralisation représente également un enjeu majeur car la sécurité routière devient le pivot d'une nouvelle responsabilité pour les services déconcentrés du ministère de l'équipement.
- Les relations administration-établissements d'enseignement de la conduite. Si les logiques peuvent à première vue apparaître opposées, il existe en fait un lien très fort entre l'administration et les établissements d'enseignement de la conduite. C'est en effet le secteur privé qui porte le message de formation et de sécurité routière auprès des jeunes conducteurs. Parallèlement, la qualité de la formation a un impact direct sur le taux de réussite aux examens, donc sur l'efficacité globale du système.

Un tour de table permet à chacun de s'exprimer sur les objectifs du groupe de travail et sur les thèmes à traiter. Il existe manifestement une attente forte de connaissance réciproque entre les établissements d'enseignement de la conduite et l'administration et les participants fondent de grands espoirs sur le dialogue ainsi instauré. Les représentants des établissements d'enseignement de la conduite

affirment leur rôle en matière de sécurité routière et leur implication dans la formation des jeunes conducteurs.

Un certain nombre d'actions ou de réflexions seront à engager :

- homogénéiser les pratiques d'évaluation des IPCSR et les critères techniques des centres d'examen,
- améliorer les relations avec les candidats, notamment par une meilleure information sur le déroulement de l'examen et le coût du permis (coût de l'enseignement, coût de l'acquisition d'un véhicule, coût de l'assurance, etc.),
- introduire une logique consumériste dans le choix d'une auto-école (sujet à évoquer dans le cadre de la certification),
- réfléchir à l'institution d'un «tronc commun» pour la formation des enseignants de la conduite et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. La formation peut ouvrir la voie d'un véritable partage d'informations et de connaissances ; elle crée une référence commune (« parler le même langage pour mieux se comprendre », dit en résumé Alain Catala). Une plus grande attention doit être portée aux contenus des formations initiale et continue. La réflexion pourrait d'ailleurs s'étendre à l'ensemble de la filière professionnelle (quels liens, quelles passerelles entre ces différents métiers ?),
- travailler aux circuits d'information et aux points de contact à développer, notamment au niveau local. Un organigramme type d'une DDE sera présenté le 13 juillet 2004. De la même façon, il serait intéressant de développer des instances locales de concertation car les DDE ont parfois des difficultés à identifier les représentants de la profession.

Méthode de travail adoptée par le groupe

Claude Liebermann précise que la méthode de travail pourra être différente d'une séance à l'autre, selon les thèmes (témoignages ; informations données par un spécialiste ; enquêtes conçues à partir d'un questionnaire, etc.). La méthode adoptée sera définie à la séance précédente pour la suivante.

Pour la réunion du 13 juillet 2004, la réflexion s'appuiera à la fois sur des témoignages et une approche statistique.

→ Quatre témoignages

- trois témoignages d'enseignants à la conduite et à la sécurité routière : une auto-école de structure familiale ; une auto-école plus importante avec trois ou quatre agences (Daniel Blot); un centre d'éducation à la sécurité routière (Gérard Acourt) ;
- présentation d'une structure DDE (Jean Bonelli)

→ Approche statistique, par département, orientée sur le permis B (nombre d'EEC, d'enseignants, de centres d'examens, d'examens passés, d'IPCSR, ...) afin d'identifier les sources éventuelles de dysfonctionnement.

Thèmes à traiter

- **13 juillet 2004** (10h à 13h)

L'organisation de la profession face à la recherche d'une plus grande efficacité

- **16 septembre 2004** (10h à 13h)

Les formations dispensées par les établissements d'enseignement de la conduite
Le rôle des délégués et des IPCSR pour améliorer la qualité de ces formations.

- **21 octobre 2004** (10h à 13h)

L'organisation des examens du permis de conduire et la répartition des places.

- **17 novembre 2004** (10h à 13h)

Les expériences européennes et les positions de la commission.

- **16 décembre 2004** (10h à 13h)

Les rapports entre les établissements d'enseignement de la conduite et l'administration.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation renouvelée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 13 juillet 2004

Présents :

| | | |
|--|--|---------------------------------|
| Gérard ACOURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Sarah BENZAQUI | école de conduite | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblott@noos.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Président de l'U.N.I.D.E.C. | permis@ecf-bouscaren.com |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service route, didier.brazillier@equipement.gouv.fr | DDE de l'Yonne |
| Gérard BUORS | école de conduite | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Alain CATALA | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| René CHOMETTE | centre éducation routière | |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Philippe ESTINGOY | DDE de Saône et Loire philippe.estingoy@equipement.gouv.fr | |
| Roland GOURSEROL | CNPA | |
| Yves Le BRETON breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Henri LEGENDRE | ICPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |
| Claude LIEBERMANN | IGPC claudio.libermann@equipement.gouv.fr | |
| Philippe MALPIECE | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Jean-Michel MAURIN michel.maurin@equipement.gouv.fr | DDE du Calvados | jean- |
| Jean-Michel PIERRELEE michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | jean- |
| Jean-Michel PONT michel.pont@equipement.gouv.fr | DDE de l'Essonne | jean- |
| Thierry REVOYRE | CNPA | |
| Chantal REY | DSCR-ER1 | chantal.rey@equipement.gouv.fr |
| Nicole SIEFFER | Déléguée, DDE de nicole.sieffer@equipement.gouv.fr | la Meurthe-et-Moselle |
| Jean-Christophe WIOLAND christophe.wioland@equipement.gouv.fr | Chargé de mission DSCR-ER | jean- |

Excusés :

Jean-Pierre FOUGERE
pierre.fougere@equipement.gouv.fr

Adjoint au sous-directeur DSCR-ER

jean-

Christian GAUDIOSO
internet.fr

école de conduite

christian.gaudioso@club-

Annexe : fiche relative à l'étude relative à l'approche socio-économique des écoles de conduite.

L'organisation de la profession face à la recherche d'une plus grande efficacité

Approche statistique

Yves Le BRETON, sous-directeur de l'éducation routière (DSCR-ER), commente les différents éléments statistiques concernant les établissements d'enseignement de la conduite et les pourcentages de réussite au permis B et à l'ETG.

Un lien étroit peut être établi entre le taux de réussite et le statut de l'établissement. C'est là un enseignement important de ces données statistiques qui permettent également de donner un éclairage nouveau sur certaines idées reçues. Ainsi note-t-on des différences intéressantes entre la région parisienne et le reste du territoire sur le pourcentage de réussite aux examens, ces différences pouvant aller jusqu'à 10 points.

Un différentiel de 25 points est à noter sur les résultats obtenus après un apprentissage accompagné de la conduite (AAC). Il importe d'en tirer les enseignements. Enfin, la plupart des départements importants étaient passés à l'ETG à la date de ces statistiques ; des informations complémentaires seront données sur le déploiement à l'ETG. Il faudra éventuellement compléter les tableaux par une colonne supplémentaire.

Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière appliquent la même procédure sur l'ensemble du territoire. Les anomalies relevées ici ou là par l'inspection générale sur les résultats viennent le plus souvent de l'impact des centres d'examens dans le déroulement de l'épreuve.

Des différences sont signalées entre les informations données par Aurige et par Rafael. Ces différences s'expliquent notamment par un décalage dans le temps de la remontée des informations.

Claude Liebermann demande qu'une analyse soit faite pour obtenir les clés de passage de l'un à l'autre. Rafael permet d'obtenir des données statistiques à partir des chiffres venant des écoles de conduite. Les données d'Aurige proviennent directement des évaluateurs.

Chacun devra travailler pour interpréter ces éléments statistiques et enrichir le sujet.

Etude relative à l'approche socio-économique des écoles de conduite.

L'étude relative à l'approche socio-économique des écoles de conduite doit permettre de répondre aux besoins de :

- la profession (conditions économiques d'exercice de la profession, connaissance des structures professionnelles, ...)
- l'administration qui, pour l'instant, n'a pas une vision suffisamment complète de ce secteur.

L'étude a été confiée, après appel à propositions, à l'université de Marne-la-Vallée. Deux éléments ont été déterminants dans ce choix : il s'agit d'une équipe pluridisciplinaire associant des économistes, des statisticiens, des sociologues ; de plus l'université est une institution qui permet ensuite de rayonner, de toucher le monde universitaire et de la recherche.

Le comité de pilotage, dont fait partie Claude LIEBERMANN, ainsi que les représentants de la profession, se réunira à partir de septembre 2004.

Chantal REY (DSCR-ER1) présente l'étude et les axes de travail (cf. document figurant en annexe). Elle insiste sur le fait que le rapport final présentera des propositions de scénarii ouverts, les choix résultant ensuite des orientations de l'administration et de la position des établissements d'enseignement de la conduite.

Claude Liebermann demande que chacun fasse des propositions concrètes à Chantal Rey, pilote de l'étude, ou à Sylviane Dubail. C'est par une approche concrète que l'on donnera corps au secteur de l'enseignement de la conduite et que l'on participera ainsi à sa reconnaissance. L'enquête socio-économique fera apparaître des points intéressants, mais les délais sont différents de ceux fixés à notre groupe de travail.

Témoignages d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière.

Trois enseignants témoignent de la réalité de leur métier qui peut être très différente selon qu'il s'agit d'une école de conduite de structure familiale ou d'une structure plus importante (trois ou quatre sites), voire d'un centre d'éducation à la sécurité routière.

- Témoignage de Roland GOURSEROL, exploitant d'une école de conduite «à taille humaine», sur un seul site, en Haute-Vienne (cinq personnes, dont trois moniteurs).

Les principales difficultés rencontrées sont la gestion des places d'examen et les transferts de dossiers.

Malgré l'augmentation du nombre d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, la gestion des places d'examens est, pour Roland Gourserol, un véritable problème. Il signale également que le taux de réussite a chuté de 15 % (hors AAC) avec le passage aux 35 minutes de l'épreuve pratique du permis B. Yves Le Breton précise que tel n'est pas le cas au niveau national où, après une légère chute, le taux de réussite est remonté au niveau antérieur. **La situation de la**

Haute-Vienne sera analysée car les chiffres annoncés sont effectivement préoccupants.

Quant aux relations avec la DDE, elles souffrent manifestement d'un manque de compréhension réciproque.

Le transfert des dossiers de candidats au permis de conduire (étudiants principalement) est un sujet sensible car ils ne sont pas pris en compte dans le système actuel de répartition des places d'examen. La réponse faite par la DDE est confirmée par le sous-directeur de l'éducation routière. En effet, l'expérimentation menée aujourd'hui dans sept départements, bientôt dans six autres, d'un nouveau système de répartition des places d'examen permettra notamment de maîtriser les difficultés liées à ces transferts de dossiers. Le nouveau système de répartition des places sera présenté le 21 octobre 2004.

Roland GOURSEROL évoque également les charges administratives (l'AAC par exemple) et financières (Printel) trop lourdes. Yves Le BRETON précise que l'on va « sortir de Printel » pour s'orienter vers un nouveau système très peu coûteux. L'étude socio-économique doit permettre d'avancer sur le sujet en analysant notamment la capacité des écoles de conduite à passer à l'internet.

Le chiffre d'affaires de cette école de conduite est de 382 000 euros par an. Les salaires sont fixes (pas d'intéressement) et les cinq personnes, dont le directeur, sont « à la production » du lundi matin au samedi matin inclus. La concurrence existe, certes, mais Roland GOURSEROL note que les écoles qui ont pratiqué des prix bas au détriment de la qualité ont périçilié. Selon les établissements, le coût de l'heure d'enseignement se situe entre 27 et 32 euros (environ 35 heures de formation sont nécessaires pour la catégorie B).

Les professionnels sont satisfaits de la loi du 18 juin 1999 qui régleme la profession. Yves Le BRETON fera, par note, un premier bilan de l'application de cette loi. Pour Philippe MALPIECE, le climat est plus serein entre les associations de consommateurs et la profession. On constate cependant des dérives pour l'application des textes dans certains départements. Il rédigera une courte note sur le sujet, assortie de propositions.

- Témoignage de Thierry REVOYRE, exploitant d'une école implantée sur quatre sites (deux moyens et deux plus petits) dans le Rhône (neuf personnes dont trois administratifs et six formateurs).

Des contacts ont été noués avec la DDE du Rhône sous la forme de réunions d'information et non pas de concertation. « Nous n'avons pas un temps de parole suffisant ; on ne nous écoute pas ». S'il est vrai que les directeurs départementaux de l'équipement ne s'impliquent pas tous de la même façon, Philippe ESTINGOY, DDE de Saône et Loire, met l'accent sur la difficulté d'instaurer un dialogue authentique et en profondeur. Il existe, en effet, de nombreux blocages et des « leaders auto-proclamés » peuvent parfois perturber les débats.

Nicole SIEFFER, déléguée à l'éducation routière, précise que les réunions avec les écoles de conduite sont trop souvent orientées sur le seul sujet des places d'examens. De ce fait, la relation évaluation-formation se fait bien souvent uniquement au moment de l'examen. Il y a une réelle nécessité à relancer le suivi

d'enseignement afin d'ouvrir un dialogue permanent sur ce thème. Yves Le BRETON insiste sur le fait qu'il importe de distinguer le contrôle (respect des règles administratives et commerciales) du suivi d'enseignement qui permet d'établir des échanges essentiels entre les professionnels de l'évaluation et les professionnels de l'enseignement. C'est là un sujet extrêmement important pour les uns et les autres.

Thierry REVOYRE estime que les évaluations des différents inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ne sont pas toujours homogènes, cette difficulté de compréhension des résultats étant aggravée depuis janvier 2004 par l'annonce différée du résultat. Philippe ESTINGOY propose que, dans ce cas, le formateur saisisse le délégué qui pourra apprécier la qualité du travail des IPCSR et la réalité des incohérences ressenties par le formateur. **Mettre à disposition des formateurs les résultats des examens, en identifiant les types d'erreurs (ETG), permettrait de stigmatiser les défauts d'une formation.** Yves Le BRETON estime qu'il s'agit là d'un très bon moyen d'améliorer la qualité d'une formation.

Nicole SIEFFER a bien noté quelques divergences entre les évaluations des IPCSR sortis d'école et les autres, mais ces divergences s'estompent avec l'expérience. L'enseignement de la procédure à l'INSERR devra cependant faire l'objet d'un examen par le bureau du permis de conduire (DSCR/ER2) afin que le module de formation respecte strictement la procédure.

Enfin, pour Thierry REVOYRE, la logique commerciale prime souvent sur la qualité de la formation et les candidats « veulent aller à l'examen dès qu'ils ont eu vingt heures de cours ».

- Témoignage de René CHOMETTE, exploitant d'un centre d'éducation à la sécurité routière.

Gérard ACOURT, ECF, présente les centres d'éducation à la sécurité routière qui s'inscrivent totalement dans la logique du continuum éducatif. Il existe vingt-cinq centres en France qui forment 21 000 élèves par an.

Le centre d'éducation à la sécurité routière dirigé par René CHOMETTE a été créé en 1978. Il compte plus de 90 salariés dans le Rhône et 23 dans la Drôme qui interviennent à la fois dans les écoles, pour les formations au permis de conduire et post-permis ainsi que pour les seniors.

Il considère que le critère des moyens mis à disposition est un critère essentiel et attractif. « Quand un établissement apporte des moyens, de la qualité, quand il travaille sur des objectifs de sécurité routière, il est attractif. Le prix importe moins dès que l'on parle de sécurité routière. » Il indique que les résultats obtenus sont supérieurs à la moyenne nationale.

Tous les sujets inscrits à l'ordre du jour de la réunion du 13 juillet 2004 n'ont pu être traités :

- Présentation d'une structure DDE,
- Présentation de Rafael,
- Recherche de critères permettant une classification significative entre trois, voire quatre catégories d'établissements d'enseignement de la conduite.

Ils seront abordés le 16 septembre 2004, en début de réunion.

1- Axes de l'étude et méthodologie de recherche

L'étude est construite autour des trois axes suivants :

- Une présentation socio-économique de l'organisation actuelle de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière,
- Une analyse sectorielle des écoles de conduites,
- Une analyse qualitative autour de l'offre de service, de l'organisation et du fonctionnement des écoles de conduites.

Chacun de ces axes sera étudié au cours d'une étape spécifique.

Axe 1 : Le premier axe doit permettre de faire un état des lieux des acteurs professionnels aujourd'hui impliqués dans cette mission. Il vise à comprendre plus précisément les rôles de chacun des acteurs, leurs relations (régulation, coopération présente ou future,...) les critères de performance qu'ils retiennent pour évaluer leur activité, et les outils à leur disposition pour mener à bien leur mission (RAFAEL, AURIGE,...). Cette partie s'appuiera sur une étude bibliographique complète et des entretiens menés sur le plan national avec les responsables de la sécurité routière, de la concurrence et de la consommation, des collectivités territoriales des représentants des organisations patronales, de représentations des assurances et des mutuelles, des experts de l'INRETS et de l'Education Nationale,...

Un premier rapport intermédiaire rendra compte des résultats de cette première phase et sera présenté au groupe de pilotage.

Axe 2 : Le second axe vise à dresser un état des lieux macroéconomique sur le secteur des écoles de conduite afin d'en déduire une typologie. Il s'appuiera sur une analyse des données statistiques actuellement disponibles (Système Unifié de Statistiques d'Entreprises (SUSE), RAFAEL, AURIGE, ...) et – dans la mesure du possible – leur mise en relation. Cette analyse vise à comprendre les caractéristiques générales de ce secteur :

Quelles sont ses spécificités réglementaires ?

Quelles sont les caractéristiques et l'importance des réseaux (ECF, CER, ...)

Quelles sont les variables caractéristiques de la concurrence prix et hors-prix (qualité, offre de service) ?

L'analyse des données concernant l'activité des écoles de conduite en volume (nombre de candidats au permis de conduire, capacité d'accueil déterminée par les effectifs employés, ...) et en valeur (CA, compte de résultat, valeur ajoutée,...) permettra d'identifier les critères les plus caractéristiques du secteur, autorisant la constitution d'une typologie des écoles de conduite.

Ce travail permettra également la définition d'indicateurs socio-économiques permettant d'évaluer au niveau national la performance des entreprises de ce secteur.

L'objectif de ce second axe est de parvenir à la constitution d'un tableau de bord unique aidant les pouvoirs publics dans le choix des politiques publiques mais également permettant de suivre l'efficacité de ces politiques. Des propositions concernant le développement de nouvelles statistiques publiques, le traitement des statistiques existantes ainsi que le suivi des données et des critères développés seront formulées.

Un second rapport intermédiaire présentera cette analyse sectorielle. Il sera présenté au groupe de pilotage.

Axe 3 : Le troisième axe vise à approfondir la connaissance du secteur acquise précédemment par la réalisation d'études de cas. Les écoles de conduite étudiées en profondeur seront sélectionnées en se fondant sur la typologie établie au cours de la seconde phase et en accord avec le comité de pilotage (dans la limite de quatre critères / 16 études de cas). Ce choix méthodologique de réaliser des études de cas détaillées, nécessitant le déplacement des chercheurs dans les locaux des écoles de conduite ainsi que la rencontre avec les responsables et les employés de ces entreprises se justifie par la nature des données recherchées (une enquête par questionnaire ne permettant pas une analyse fine des facteurs de concurrence ou des outils de suivi de formation des élèves). Dans la mesure du possible, ces études de cas se rapprocheront d'une démarche du type recherche-actions¹, ce qui nécessite au préalable de négocier avec les représentants professionnels ou les directeurs des écoles de conduite un dispositif d'intervention mutuellement avantageux en nous appuyant sur nos connaissances du secteur et nos compétences en conception de l'offre de services et en innovation dans les entreprises de services. Une étude terrain comprendra des entretiens semi-directifs avec le directeur des écoles de conduite et des moniteurs autour des thèmes suivants :

- Stratégie commerciale (segment de clientèle visée, différenciation des services, démarche qualité, outils de gestion de la relation de service, problèmes rencontrés,...)
- Stratégie de tarification (prix, détail des forfaits proposés, règle de tarification, élasticité perçue,...)
- Organisation de l'entreprise (organigramme, statut juridique, origine des capitaux,...)
- Recrutement et formation continue des moniteurs (règles et évolution des critères de recrutement, rémunération mécanisme d'incitation, difficultés rencontrées, ...)
- Formation à la sécurité routière et relations aux clients (place dans l'offre de service, dispositifs pédagogiques utilisés, difficultés rencontrées,...)
- Relations extérieures (gestion de la relation avec le système d'organisation des examens, relations avec les fournisseurs, relations avec les collectivités territoriales, partenariats existants, partenariats souhaités,...)
- Perspectives de développement (développement de l'offre envisagée notamment vis-à-vis des nouveaux publics, investissements, programme de formation continue des conducteurs,...)

Une phase d'observation permettra de compléter la collecte des informations nécessaires (analyse des ressources mobilisées et agencement de celles-ci, communication de l'offre de service et des tarifications, ...). Une analyse des outils de gestion utilisés (planning, carnet de conduite, ...) sera réalisée. Après validation par le directeur de l'école de conduite, chaque étude terrain sera anonymée.

Un troisième rapport intermédiaire rendra compte de façon synthétique de ces études terrain.

Le rapport de synthèse reprendra les principaux résultats des rapports intermédiaires en les mettant en regard les uns des autres.

Sur la base de nos entretiens et de nos études de cas, un certain nombre de scénarii d'évolutions possibles seront identifiés. Pour chacun des scénarii, nous identifierons :

¹ C'est-à-dire d'une stratégie d'accès au réel privilégiant le changement dans les entreprises concernés [ici sur l'offre de services et les dispositifs de formation et d'accompagnement]. Elle s'appuie sur un travail conjoint entre les entités concernées et se développe au sein d'un cadre éthique et méthodologique négocié.

- les acteurs nationaux à l'origine de ces évolutions
- les enjeux de ces évolutions du point de vue de ces acteurs
- les conséquences probables de ces évolutions sur les autres acteurs intervenant dans l'éducation à la conduite et la formation à la sécurité routière
- les avantages et les inconvénients de ces évolutions notamment relatives à la formation à la sécurité routière
- quelques dispositifs (réglementaires, fiscaux, ...) susceptibles d'accompagner ces évolutions, de les promouvoir ou de les circonscrire.

A l'issue de cette analyse, des pistes de prolongements de cette étude et de collaboration futures seront proposées.

2-Valorisations de la recherche

Plusieurs types de valorisation de la recherche au cours de sa réalisation et lors de sa conclusion sont envisagés.

En cours de réalisation :

Organisation de trois séminaires de recherche et de veille scientifique avec présentation des résultats de l'étude et invitation d'intervenants spécialistes du sujet et de domaines connexes.

A l'issue de l'étude :

Organisation d'une ou plusieurs présentations des conclusions de l'étude au sein du ministère de l'équipement.

Organisation d'un colloque et de tables rondes lors de la remise du rapport associant universitaires, professionnels, décideurs et presse spécialisée et généraliste.

En cours et après l'étude :

Approfondissement de la recherche à travers la proposition d'études complémentaires sur des sujets connexes (comparaison européenne, analyse de bonnes pratiques,...)

Valorisation de la recherche sous forme d'articles dans des revues académiques ou professionnelles, et sous la forme d'un ouvrage.

3- Charge de travail

Étape N°1 : Cadrage de l'étude

Etude bibliographique : 30 chercheurs/jour
 Entretiens : 40 chercheurs/jour ; 5 secrétaires/jour
 1^{er} rapport intermédiaire : 10 chercheurs/jour

Durée prévisionnelle de l'étape : 10 semaines

Étape N°2 : Analyse sectorielle

Sélection des données : 10 chercheurs/jour
 Analyse des données : 30 chercheurs/jour
 Définition des critères et typologie : 20 chercheurs/jour
 2^{ème} rapport de synthèse (proposition d'un tableau de bord) : 15 chercheurs/jour

Durée prévisionnelle de l'étape : 3 mois

Étape N°3 : Etudes de terrain

Choix de l'échantillon étudié : 5 chercheurs/jour ; 15 secrétaires/jour
Dispositif d'intervention : 10 chercheurs/jour
Planning d'intervention : 30 secrétaires/jour
Interventions : 50 chercheurs/jour
Compte-rendu études de cas : 50 chercheurs/jour
3^{ème} rapport de synthèse : 15 chercheurs/jour

Durée prévisionnelle de l'étape : 6 mois

Étape finale : Synthèse et présentation des résultats

Rédaction du rapport de synthèse : 30 chercheurs/jour ; 10 secrétaires/jour

Durée prévisionnelle de l'étape : 2 mois

4-Planning prévisionnel de l'étude

| | |
|--|---|
| Début de l'étude | 1 ^{er} Septembre 2004 ou date de notification officielle. |
| Date de remise du 1 ^{er} rapport intermédiaire | 15 Novembre 2004 ou dix semaines après la date de début de l'étude ² |
| Date de remise du 2 ^{ème} rapport intermédiaire | Quatre mois après la validation du 1 ^{er} rapport intermédiaire. |
| Date de remise du 3 ^{ème} rapport intermédiaire | Cinq mois après la validation du 2 ^{ème} rapport intermédiaire. |
| Date de remise du rapport final | Deux mois après la validation du 3 ^{ème} rapport final |

5-Présentation de l'équipe et des personnes spécifiquement engagées dans la recherche

Le laboratoire de recherche **Organisation et Efficacité de la Production (OEP) de l'Université de Marne-la-Vallée** est reconnu par le Ministère de la Recherche comme équipe d'accueil depuis 1992. Le laboratoire OEP présente l'originalité de favoriser des collaborations interdisciplinaires entre économistes et gestionnaires sur des thématiques communes. Cette collaboration est particulièrement fructueuse sur le thème des Services avec la création en 1999 de la série **Economie et Gestion des Services** de la revue **Economies et Sociétés** (ISMEA).

Dix chercheurs permanents en poste à l'Université de Marne la Vallée sont impliqués dans ce projet. Leurs travaux de recherches récents et en cours sont principalement consacrés à l'analyse des décisions publiques et des stratégies industrielles, à l'étude des systèmes de production de services et notamment à la question de la performance de la production de services. Ils articulent à la fois des recherches théoriques et empiriques dans les entreprises de services marchands et non marchands.

² Si l'étude ne peut pas commencer le 1^{er} Septembre 2004.

Responsable de projet : **Jean-Christophe PEREAU**, Professeur de Sciences Economiques Directeur du laboratoire Organisation et Efficacité de la production

Responsable scientifique de l'étude : Marianne ABRAMOVICI, Maître de Conférences en Sciences de Gestion.

Autres enseignants chercheurs associés à l'étude

Madeleine ANDREFF, Maître de Conférences de Sciences Economiques

Laurence BANCEL-CHARENSOL, Maître de Conférences de Sciences de Gestion

Sylvie CHEVRIER, Maître de Conférences de Sciences de Gestion

Jean-Claude DELAUNAY, Professeur de Sciences Economiques

Gilles GAREL, Professeur de Sciences de Gestion

Guillaume HOLLARD, Maître de Conférences de Sciences Economiques

Muriel JOUGLEUX, Maître de Conférences de Sciences de Gestion

Catherine MAMAN, Maître de Conférences de Sciences Economiques

Jean-Christophe PEREAU, Professeur de Sciences Economiques

Thierry POUCH, Maître de Conférences HDR de Sciences Economiques

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation renouvelée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 16 septembre 2004

Présents :

| | | |
|--|--|----------------------------|
| Gérard ACOURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblot@noos.fr |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service route, didier.brazillier@equipement.gouv.fr | DDE de l'Yonne |
| Gérard BUORS | école de conduite | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Alain CATALA | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Philippe ESTINGOY | DDE de Saône et Loire philippe.estingoy@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Pierre FOUGERE pierre.fougere@equipement.gouv.fr | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |
| Christian GAUDIOSO internet.fr | école de conduite | christian.gaudioso@club- |
| Yves Le BRETON breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Henri LEGENDRE | IGPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |
| Claude LIEBERMANN | IGPC claudio.libermann@equipement.gouv.fr | |
| Christian MACHU | DSCR-ER1 christian.machu@equipement.gouv.fr | |
| Philippe MALPIECE | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Françoise MORIN | DSCR-ER2 francoise.morin@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel PIERRELEE michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | jean- |
| Thierry REVOYRE | CNPA | |
| Nicole SIEFFER | Déléguée, DDE de nicole.sieffer@equipement.gouv.fr | la Meurthe-et-Moselle |
| Jean-Christophe WIOLAND christophe.wioland@equipement.gouv.fr | Chargé de mission DSCR-ER | jean- |
| Elisabeth GRILLON | DSCR-ER1 elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr | |

Excusés :

| | | |
|----------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Sarah BENZAQUI | école de conduite | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Président de l'U.N.I.D.E.C. | permis@ecf-bouscaren.com |
| Jean-Michel PONT | DDE de l'Essonne | jean.michel.pierrelee@gouv.fr |
| Chantal REY | DSCR-ER1 | chantal.rey@equipement.gouv.fr |

En préambule, M. LIEBERMANN annonce que le 21 octobre 2004 un point d'information sera fait sur la mission IGA-CGPC relative à l'organisation administrative des examens du permis de conduire. M. SAUZEY et M. Le GALLOU (ministère de l'Intérieur, IGA) seront invités.

M. BLOT (CNPA) souhaite qu'aucune décision de fermeture de centres d'examens secondaires ne soit prise sans concertation au niveau local ; il estime également souhaitable de suspendre toute décision de fermeture dans l'attente des conclusions du groupe de travail. M. Liebermann propose d'inscrire dans le rapport des recommandations allant dans le sens d'une nécessaire concertation locale. Mais si le passage aux 35 minutes de l'épreuve pratique induit des besoins supplémentaires d'IPCSR il importe, parallèlement, de privilégier le temps consacré aux examens et de limiter celui lié aux déplacements. Enfin, la suppression doit s'accompagner d'une amélioration des centres et des conditions de passage de l'examen.

M. Le BRETON précise deux choses : il n'y a pas de plan national de suppression des centres d'examens et les décisions sont prises au niveau local. La DSCR donnera aux DDE un certain nombre d'éléments techniques (validité du centre d'examen comme lieu d'évaluation ; analyse des éléments de productivité du système, notamment en évaluant le coût des déplacements tant en terme financier qu'en temps agent). Il souhaite que la dynamique de modernisation engagée notamment avec le passage aux 35 minutes ne soit pas arrêtée, même provisoirement, comme le propose M. BLOT. Il est néanmoins essentiel de développer localement la concertation avec les professionnels et cette concertation doit bien sûr introduire des éléments de méthode comme les délais de mise en œuvre des décisions prises. M. LIEBERMANN insiste sur le lien très fort qui existe entre les centres d'examens et les écoles de conduite : une grande attention doit donc être donnée à l'analyse et à la concertation.

Présentation d'une structure DDE.

Philippe ESTINGOY (DDE de Saône et Loire) fait une présentation d'une DDE, en mettant notamment en lumière les rôles des différents niveaux de responsabilité au sein du département.

Il évoque les difficultés que peuvent rencontrer les directeurs départementaux de l'équipement pour engager le dialogue local en raison d'un manque d'organisation de la représentation de la profession. Il fait également part de son projet d'expérimenter une méthode de travail permettant d'établir un lien entre l'évaluation et la formation. L'objectif est de « faire un travail de partage » avec les écoles de conduite.

Rafael.

Jean-Christophe WIOLAND, chargé de mission informatique à la DSCR-ER, présente le logiciel Rafael qui permet de connaître, suivre et contrôler la profession de l'enseignement de la conduite.

Rafael recense les personnes titulaires d'une autorisation d'enseigner (32 000), les agréments d'exploitation des écoles de conduite (12 000), les centres de formation et les associations utilisant l'apprentissage de la conduite comme moyen d'insertion. Rafael est accessible uniquement par les agents des préfectures chargés de la délivrance des agréments et des autorisations, ainsi que par les délégués.

Critères de classification des établissements d'enseignement de la conduite.

Des critères objectifs de connaissance de la profession doivent être progressivement mis en place. Claude LIEBERMANN en propose huit qui seront complétés, voire corrigés, en fonction de l'avancement de l'étude socio-économique :

- la taille de l'entreprise (nombre de succursales, nombre de permis par catégorie, nombre d'enseignants, ...);
- le statut juridique de l'entreprise (entreprise individuelle, société, association, ...);
- le lieu d'exercice (urbain et péri urbain, petite ville ou campagne);
- le domaine de permis dominant (B, autres permis spécialisés);
- le niveau de travail en réseau (franchise nationale, réseau local plus ou moins important, indépendant);
- le niveau de pratique de la formation continue et d'implication dans la démarche sécurité routière;
- l'efficacité (démarche qualité, taux de succès en fonction des conditions d'exercice et de la clientèle,...);
- la rentabilité de l'entreprise (résultats de l'entreprise, permis annuels par enseignant, autres critères).

D'autres critères sont proposés par les participants : le type d'organisation de la formation, les moyens au plan des infrastructures, l'âge et le sexe professionnels, le pourcentage d'AAC, le lancement de démarches qualité, etc.

Formation continue et formation initiale des exploitants et enseignants dans les établissements d'enseignement de la conduite de taille moyenne.

M. BUORS et M. GAUDIOSO présentent le dispositif de formation continue existant pour les exploitants et pour les enseignants. Il est rappelé que la loi du 18 décembre 1999 a institué une obligation de formation continue mais uniquement pour les exploitants (stages d'actualisation des connaissances tous les cinq ans). En dehors de ces stages obligatoires qui commencent à se mettre en place, d'autres stages sont proposés aux professionnels. Ils sont généralement courts (trois jours) et axés sur l'actualité.

L'ANPER (association nationale de la promotion de l'éducation routière) organise des stages pour 600 à 700 stagiaires par an dont 60% d'exploitants, toujours les mêmes.

M. CATALA dresse le même bilan pour le réseau ECF et insiste sur le fait qu'une véritable demande de formation existe chez les enseignants de la conduite mais que se pose le problème de son financement. Une formation obligatoire pour tous les salariés ne pourrait pas être prise en charge par l'ANFA (association nationale pour la formation automobile), l'organisateur collecteur de la branche. Pour M. BLOT, une décision politique est nécessaire pour modifier la situation.

M. LIEBERMANN recommandera la mise en œuvre d'une réflexion sur le sujet car les dispositifs actuels ne sont pas adaptés aux attentes et aux exigences légitimes. Il faut généraliser et augmenter la formation continue pour les chefs d'entreprise, créer une obligation pour les salariés et étudier de nouvelles possibilités de financement.

La formation initiale est, quant à elle, insuffisante. Il est essentiel de développer la formation en alternance. La branche ne dispose d'aucune gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Par ailleurs, on note une contradiction manifeste entre le niveau souhaité (BEPECASER) et le niveau de recrutement, trop faible. Pour M.

LIEBERMANN, les conditions de révision éventuelle du BAFM et du BEPECASER, en lien avec l'éducation nationale, nécessitent une étude spécifique tenant notamment compte de l'augmentation du nombre de personnes titulaires du baccalauréat, de la légitimité de l'enseignant fondée sur son niveau de qualification, du développement de nouveaux marchés (PPRR, etc.) et de la diversification des métiers.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation renouvelée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 21 octobre 2004

Présents :

| | | |
|--|---|-------------------------------|
| Gérard ACOURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblott@noos.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Président de l'U.N.I.D.E.C. | permis@ecf-bouscaren.com |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service route, didier.brazillier@equipement.gouv.f | DDE de l'Yonne |
| Alain CATALA | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Philippe ESTINGOY | DDE de Saône et Loire philippe.estingoy@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Pierre FOUGERE pierre.fougere@equipement.gouv.fr | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |
| Christian GAUDIOSO internet.fr | école de conduite | christian.gaudioso@club- |
| Elisabeth GRILLON | DSCR-ER1 elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr | |
| Christian GROLIER | SNICA-FO fopermisdeconduire@wanadoo.fr | |
| Yves Le BRETON breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| M. Le GALLOU | IGA | |
| Henri LEGENDRE | IGPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |
| Claude LIEBERMANN | IGPC claudelibermann@equipement.gouv.fr | |
| Guy LOISEAUX | CFDT guy.loiseaux@equipement.gouv.fr | |
| Vincent LORENTE | CGT vincent.lorente@equipement.gouv.fr | |
| Christian MACHU | DSCR-ER1 christian.machu@equipement.gouv.fr | |
| Philippe MALPIECE | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Jean-Michel PIERRELEE michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | jean- |
| Jean-Michel PONT | DDE de l'Essonne | jean.michel.pierrelee@gouv.fr |
| Nicole SIEFFER | Déléguée, DDE de nicole.sieffer@equipement.gouv.fr | la Meurthe-et-Moselle |

Excusés :

| | | | |
|--|---------------------------|----|--|
| Sarah BENZAQUI | école de conduite | | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Gérard BUORS | école de conduite | | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Thierry MENAGER | DDE | 59 | Nord thierry.menager@equipement.gouv.fr |
| Françoise MORIN | DSCR-ER2 | | françoise.morin@equipement.gouv.fr |
| Chantal REY | DSCR-ER1 | | chantal.rey@equipement.gouv.fr |
| Jean-Christophe WIOLAND christophe.wioland@equipement.gouv.fr | Chargé de mission DSCR-ER | | jean- |

En préambule, M. Liebermann remercie d'une part M. Le Gallou, inspecteur de l'administration, membre de la mission IGA-CGPC, venu avec Henri Legendre et lui-même présenter l'état des réflexions et, d'autre part, les représentants des organisations syndicales des délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, qui ont souhaité participer à cette séance du groupe de travail. Il précise que ces réunions mensuelles se poursuivront au premier trimestre 2005 pour analyser ensemble les propositions et les recommandations qui seront faites.

Point de la mission IGA-CGPC sur l'organisation administrative des examens du permis de conduire.

M. Liebermann présente les hypothèses sur lesquelles travaille la mission IGA-CGPC.

L'examen du permis de conduire et les missions associées mobilisent aujourd'hui 560 agents (équivalents temps plein) :

- Par service : 60% en préfectures ; 15% en sous-préfectures et 25% en DDE ;
- Par catégorie : 380 catégories C ; 110 catégories B et 70 catégories A.

La mission IGA-CGPC proposera une clarification des blocs de compétence permettant de conserver au ministère de l'Intérieur les procédures touchant à l'identité et de donner au ministère de l'Équipement les missions touchant à la qualité de l'enseignement de la conduite et au passage de l'examen.

| | Missions relatives au permis | <u>Actuel</u> | Proposé |
|---|--|-------------------|------------|
| 1 | Enregistrement des demandes des écoles de conduite, initialisation du fichier FNPC | Préfecture | Préfecture |
| 2 | Répartition des places d'examens | Préfecture ou DDE | DDE |
| 3 | Organisation des examens | DDE | DDE |
| 4 | Transcription des résultats sur le fichier FNPC | Préfecture | DDE |
| 5 | Procédures complémentaires, visites médicales notamment | Préfecture | Préfecture |
| 6 | Délivrance du titre | Préfecture | Préfecture |

| | Missions relatives aux établissements et aux enseignants | | |
|---|--|-------------------|------------|
| 1 | Agrément des établissements, écoles de conduite, centres de récupération de points | Préfecture | Préfecture |
| 2 | Suivi des établissements d'enseignement, écoles de conduite | DDE | DDE |
| 3 | Agrément des enseignants | Préfecture | DDE |
| 4 | Organisation du BEPECASER | <u>Préfecture</u> | <u>DDE</u> |

L'évolution de l'organisation nécessite :

- une évolution de la répartition des effectifs entre les préfectures et les DDE,
- une mise en commun des outils informatiques des préfectures et des DDE, notamment d'un accès des DDE au fichier FNPC, en dehors de l'initialisation (prise en compte d'une demande d'examen), qui resterait de la compétence préfectorale.
- une inscription en ligne pour les demandes d'examens présentées par les écoles de conduite, dont la mise en œuvre pourrait être progressive, éventuellement facultative au début.

Des liens informatiques existent aujourd'hui entre certaines DDE et préfectures. Le nouvel Aurige (mise en œuvre fin 2005) permettra de croiser les données des trois outils informatiques : FNPC (Intérieur) ; Aurige (Equipement) ; Rafaël (Intérieur-Equipement). L'interaction des fichiers est essentielle pour obtenir des informations fiables et actualisées.

La question des effectifs liés au transfert en DDE des services de répartition est posée par M. Grolier (SNICA-FO). M. Liebermann précise que si cette question entre légitimement dans les préoccupations syndicales, elle est hors du champ de travail du groupe, lié au partage des missions et des moyens entre l'Intérieur et l'Equipement.

M. Blot (CNPA) redoute que le transfert de l'agrément des enseignants en DDE porte atteinte à la confidentialité des dossiers. Quant à M. Catala (ECF), il craint que les écoles de conduite n'aient désormais à se rendre sur deux sites avec deux types d'interlocuteurs ; M. Liebermann les rassure : la confidentialité sera tout autant garantie en DDE qu'en préfecture. Quant aux démarches, elles seront simplifiées : une fois réalisée la mise en ligne de l'inscription, les écoles de conduite n'auront plus qu'un seul interlocuteur, la DDE. M. Estingoy (DDE de Saône-et-Loire) insiste pour que le point d'entrée unique soit la DDE et non pas le délégué à l'éducation routière. Il appartient en effet à chaque DDE de s'organiser pour identifier les bureaux ou personnes en charge de ces missions.

Le rapport IGA-CGPC devrait être remis au 4^{ème} trimestre 2004.

Relations DDE - écoles de conduite

L'amélioration de la qualité de l'enseignement de la conduite est l'un des sept projets identifiés par le groupe de travail éducation routière en décembre 2003

Mme Sieffer, déléguée à l'éducation routière de Meurthe-et-Moselle et pilote de ce projet, présente les différentes étapes d'une démarche qui lui a permis de travailler en étroite relation avec les écoles de conduite (cf power point transmis le 25 octobre 2004 à tous les membres du groupe de travail).

M. Pierrelée, délégué de Sarthe-Mayenne, présente ensuite l'expérience de la Mayenne où, à la demande du préfet, une action a été menée en direction des écoles de conduite pour améliorer la formation théorique. L'enseignant théorique est en effet un outil essentiel de sécurité routière, car il permet d'agir en profondeur sur les comportements.

Trois observations de M. Fougère (adjoint au sous-directeur DSCR-ER) viennent compléter ces témoignages :

- Les bons résultats enregistrés par la France en matière de sécurité routière doivent être confirmés,
- les Français ont une connaissance très approximative du code de la route (enquête Axa),
- une étude européenne, NOV-EV, révèle que le mode d'enseignement le plus efficace est la dynamique de groupe.

M. Estingoy estime qu'il est important d'analyser les résultats des examens au permis de conduire et d'en tirer des enseignements. Le «retour» de ce travail, purement statistique au regard d'un panel général, auprès de chaque école de conduite permettait sans nul doute de mettre l'accent sur les points faibles d'un enseignement.

M. Acourt estime que le projet présenté par Mme Sieffer, très intéressant, met en évidence la nécessité d'accroître l'efficacité des enseignants de la conduite et de la sécurité routière : «c'était à eux d'entreprendre cette démarche». Pour lui, il y a bien une différence entre une formation au permis de conduire et une formation à la sécurité routière, la première impliquant nécessairement une forme de «bachotage». Il faudrait imaginer un type de formation en deux étapes.

Pour M. Liebermann la solution ne se trouve pas seulement dans le type de dispositif, mais aussi dans une formation plus approfondie : formation des enseignants de la conduite et augmentation de leur niveau général ; formation des accompagnateurs dans le cadre de l'AAC.

M. Brazillier (Chef du service route, DDE de l'Yonne) rappelle combien est importante la communication sur le secteur des écoles de conduite, les méthodes pédagogiques, etc. Il faudrait d'ailleurs relativiser le coût de la formation en mettant en parallèle le coût d'un véhicule, d'une assurance,...

Pour M. Le Breton (sous-directeur de l'éducation routière), il est essentiel de rechercher au niveau local un nouveau mode de relations entre l'administration et les écoles de conduite, afin de contribuer ensemble à une meilleure prise en compte de la sécurité routière. Enfin, même si l'examen demeure un moment clef, il faut le dépasser pour concevoir un processus de formation inscrit dans la continuité.

Le thème relatif à l'évolution des méthodes de répartition des places d'examens sera traité le 20 janvier 2005.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation rénovée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 17 novembre 2004

Présents :

| | | |
|--|--|---------------------------------|
| Gérard ACOURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Guy BESSAC | FARE | guy.bessac@yahoo.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Président de l'U.N.I.D.E.C. | permis@ecf-bouscaren.com |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service route, didier.brazillier@equipement.gouv.fr | DDE de l'Yonne |
| Gérard BUORS | école de conduite | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Philippe ESTINGOY | DDE Saône-et-Loire philippe.estingoy@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Pierre FOUGERE pierre.fougere@equipement.gouv.fr | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |
| Christian GAUDIOSO internet.fr | école de conduite | christian.gaudioso@club- |
| Elisabeth GRILLON | DSCR-ER1 elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr | |
| Jocelyne HOULLIER | DSCR-ER1 jocelyne.houllier@equipement.gouv.fr | |
| Yves Le Breton breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Henri LEGENDRE | IGPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |
| Bernard LESCHIER | FARE | bernard.leschier@free.fr |
| Claude LIEBERMANN | IGPC claudeliebermann@equipement.gouv.fr | |
| Christian MACHU | DSCR-ER1 christian.machu@equipement.gouv.fr | |
| Philippe MALPIECE | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Thierry MENAGER | DDE thierry.menager@equipement.gouv.fr | du Nord |
| Céline MESQUIDA | DSCR-ER1 celine.mesquida@equipement.gouv.fr | |
| Françoise MORIN | DSCR-ER2 francoise.morin@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel PONT | DDE de l'Essonne | jean.michel.pierrelee@gouv.fr |
| Herald RUYTERS | Commission Européenne DG TREN | herald.ruyters@cec.eu.int |
| Nick SANDERS | CIECA | nick.sanders@cbr.nl |
| Nicole SIEFFER | Déléguée, DDE de nicole.sieffer@equipement.gouv.fr | la Meurthe-et-Moselle |

Excusés :

| | | |
|--|--|--------------------------------|
| Sarah BENZAQUI | école de conduite | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblott@noos.fr |
| Alain CATALA | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel PIERRELEE michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | jean- |
| Chantal REY | DSCR-ER1 | chantal.rey@equipement.gouv.fr |
| Jean-Christophe WIOLAND christophe.wioland@equipement.gouv.fr | Chargé de mission DSCR-ER | jean- |

En préambule, **M. LIEBERMANN** remercie de leur présence **M. Herald RUYTERS**, représentant la commission européenne (direction générale de l'énergie et des transports), et **M. Nick SANDERS**, secrétaire du projet européen MERIT, représentant la CIECA, pour leur participation à cette réunion. Il leur présente la composition du groupe de travail dont l'objectif prioritaire est le développement de la sécurité routière en faveur des jeunes conducteurs.

Le groupe de travail a pour mission de produire des recommandations pour améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite par une relation renouvelée entre l'administration centrale et locale et les écoles de conduite. Après un rappel des réunions déjà organisées ou à venir et un rapide tour de table, il invite **M. RUYTERS** à présenter le bilan de la sécurité routière au niveau européen et les objectifs de la commission (le power-point, support de l'intervention sera adressé aux membres du groupe de travail).

LES ORIENTATIONS DE LA COMMISSION

Un objectif ambitieux est affiché : la réduction de moitié du nombre de tués sur les routes d'Europe, ce qui représente 25 000 vies à sauver dans les 25 pays de l'Union. La réussite de cet objectif passe par une responsabilité partagée qui part de l'individu et remonte jusqu'aux instances communautaires. **L'enseignant de la conduite est un maillon essentiel de cette chaîne de responsabilité.**

Si la tendance générale est plutôt positive, grâce notamment à l'action de la France, la plupart des pays sont encore au-dessous de la moyenne. La politique globale de sécurité routière passe par des actions touchant tous les domaines (les véhicules, les infrastructures, le transport professionnel...) et **toute la chaîne du comportement du conducteur qui se décline sur les champs de l'éducation, de la formation, de l'examen, de la réhabilitation.**

Seule une éducation continue de la maternelle à l'enseignement secondaire peut permettre un ancrage des comportements sécuritaires. L'examen ne peut à lui seul changer les comportements, mais sans examen, la motivation pour se former est inexistante. Les contrôles et sanctions sont également indispensables pour modifier les comportements et spécialement les contrôles personnalisés, avec contact direct. De même, la réhabilitation individualisée permet la réinsertion et évite la récurrence comme cela a pu être constaté dans le projet "close to".

La formation des conducteurs doit être axée sur les quatre niveaux de la **matrice GDE** (Goals for Driver Education/projet **GADGET**), c'est-à-dire non seulement sur les aptitudes des deux niveaux inférieurs mais aussi sur **les attitudes**, les tendances personnelles, les éléments liés au contexte de vie et de déplacement. C'est pourquoi, il faut être vigilant sur les formations sur piste, de plus en plus

populaires, mais trop souvent axées sur les seules aptitudes, avec comme effet pervers le renforcement de la sur confiance. **Si le permis doit rester une étape essentielle il faut l'améliorer constamment et viser davantage la vérification des attitudes.** Il pourrait être intéressant d'essayer d'intégrer dans les épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire des éléments tirés de la matrice GDE. A cet effet, une suggestion est lancée : pourquoi ne pas faire valider par les enseignants les compétences liées à la maîtrise des véhicules hors circulation ? Cela libérerait du temps inspecteur qui pourrait être consacré à des vérifications des attitudes sécuritaires.

Mais la prise en compte de la matrice GDE passe au préalable par une amélioration de la formation des enseignants et inspecteurs. Ce point est crucial.

Plusieurs travaux en cours ayant trait au permis de conduire sont également présentés par **M. RUYTERS**.

- **Le projet TEST** : l'analyse des 3 000 épreuves du permis dans six Etats devrait être achevée en janvier 2005 et déboucher sur des recommandations.

- **La troisième directive** a déjà recueilli l'avis du Conseil des ministres et **devrait être adoptée fin 2005** dont l'annexe IV cité infra.

- **Le permis** sera édité sous forme de carte plastique **non falsifiable, à validité limitée à dix ans**, renouvelable sans visite médicale ni épreuve, occasion sans doute de réfléchir conjointement à des mesures de réactualisation périodique des connaissances.

- Une **harmonisation** plus grande des **catégories de permis**, un **accès progressif** à la conduite des motos et poids-lourds, une périodicité harmonisée des **contrôles médicaux** sont prévus.

- Des critères d'exigence **seront définis à l'annexe IV de la troisième directive** pour l'accès à la profession d'inspecteur, la qualification initiale, la formation continue **essentielle, spécialement pour les examinateurs des catégories de permis du groupe lourd.**

L'importance des phases pré et post permis décrites dans les études **ADVANCED** et **DAN** est également soulignée par **M. RUYTERS**. L'exemple autrichien de supervision des deux premières années de conduite est particulièrement mis en exergue : Trois phases après permis sont organisées comprenant un retour en école de conduite pour faire le bilan de l'expérience acquise, un rendez-vous sur piste, un rendez-vous avec un psychologue dans le cadre d'une discussion de groupe. L'Autriche a également instauré la conduite accompagnée avec obligation pour l'accompagnateur de suivre six heures de formation, le taux d'alcoolémie autorisé à 0 pour les conducteurs novices, le permis probatoire avec obligation de suivre des cours en cas d'infraction et prolongation de la période probatoire.

Un projet de directive pourrait être présenté fin 2005 fixant le taux d'alcoolémie maximum autorisé à 0,2 g d'alcool par litre de sang pour les conducteurs novices et les conducteurs professionnels. Il pourrait également être envisagé d'interdire pour les conducteurs novices le transport de passagers et la conduite de nuit le week-end. Des statistiques montrent qu'aux USA, quand les jeunes transportent des passagers, le risque d'accident mortel est multiplié par six.

Concernant le projet **ANDREA** portant sur la réhabilitation des conducteurs, quelques pistes d'action sont mises en valeur, notamment l'intérêt à distinguer les cours collectifs des cours individuels, les cours pour primo infracteurs et pour récidivistes, les cours pour conducteurs novices et pour conducteurs expérimentés.

A une remarque de **M. ESTINGOY** sur le nombre élevé d'étrangers ne respectant pas les limitations de vitesses sur les routes françaises, **M. RUYTERS** indique qu'il s'agit d'un phénomène temporaire et que l'impunité ne pourra subsister. Des travaux sont en cours pour élaborer des conventions entre Etats pour toutes les infractions correspondent à des amendes de plus de 70 €. Un réseau RESPER capable de lire toutes les données des permis de conduire est en cours de construction et un travail sur les plaques d'immatriculation engagé. Mais, il faut avoir conscience que toute politique en matière de sécurité routière atteint un seuil de saturation à un moment donné. Ainsi, aux Pays-Bas, certains conducteurs ont pris le parti de consacrer chaque année un certain budget au paiement des amendes.

LE PROJET MERIT

M. Nick SANDERS présente ensuite le projet **MERIT** sur la formation des enseignants co-financé par la commission européenne. Le chef du projet est le chef du projet ANDREA de l'Institut Autrichien Gute Fahrt.

Les membres participants

La CIECA, le VTI (Suède), Traffic Test (Pays-Bas), l'EFA (association européenne des écoles de conduite), la DFA (école allemande de moniteurs), le Central driving instructor and examiner's college (école norvégienne de formation à la fois des enseignants et inspecteurs, cas unique en Europe et exemplaire).

Deux grands objectifs

- 1) Produire des recommandations pour une vision à long terme, très ambitieux par rapport aux normes actuelles.
- 2) Produire des recommandations pour des critères minima en vue d'une directive communautaire à l'horizon 2008.

Le programme de travail 2004-2008

| Phases | Echéances |
|---|---|
| Recensement des normes actuelles en Europe | Travail achevé |
| Vision à long terme | Travail achevé Traduction sur Internet en décembre |
| Atelier de travail sur la vision à long terme - BRUXELLES | 21 janvier 2005 |
| Définition des critères minimum | mars 2005 |
| Atelier de travail sur les critères minimum - BRUXELLES | 21 mars 2005 |
| Journée d'information – VIENNE | 19 mai 2005 |
| Recommandations – Rapport final | juillet 2005 |

Le cadre théorique

La première partie de l'étude portera sur les grands facteurs de risque affectant les conducteurs novices, la seconde sur les compétences exigées des enseignants pour pouvoir travailler sur les niveaux supérieurs de la matrice GDE. L'enseignant doit faire acquérir à la fois :

- des connaissances et habiletés,
- des éléments liés aux facteurs de risque,
- la capacité à s'auto évaluer.

Sa vocation est de faire réfléchir plutôt que simplement faire-faire. La formation des enseignants suédois et norvégiens est déjà centrée sur ces nouvelles compétences.

Un consensus s'est dégagé sur cette démarche même avec l'organisation des écoles de conduite.

Les conditions d'accès à la formation (âge, niveau scolaire), très différentes selon les pays, le système d'examen, la formation continue et le contrôle de la qualité seront également étudiés dans le cadre du projet.

Les écoles de conduite françaises ne sont pas directement associées à cette étude, mais **M. SANDERS** a reçu de nombreuses contributions de **MM. BLOT et ACOURT** et du ministère. Trois représentants de la France participeront aux ateliers de travail. Toute contribution complémentaire peut être adressée à **M. SANDERS**.

M. ACOURT regrette que l'association européenne d'écoles de conduite IVV qu'il préside, ne soit pas associée à l'étude d'autant qu'elle a des conceptions pédagogiques différentes de l'EFA.

M. SANDERS indique que le directeur anglais de l'IVV a été consulté et que le choix s'est porté sur l'EFA impliquée depuis longtemps dans des projets européens, ce qui n'est pas le cas de l'IVV.

M. LIEBERMANN s'enquiert des niveaux d'accès à la profession d'enseignant.

M. SANDERS fait part des grandes différences selon les pays (bac+ 2 en Norvège, bac+4 en Allemagne,...). Un équilibre devra être trouvé pour ne pas bouleverser la profession existante. Les conditions d'accès seront étudiées à l'atelier du 21 janvier et le travail sera remis à l'atelier du 21 mars.

M. LIEBERMANN demande à **M. FOUGERE** s'il peut rassembler le maximum d'informations sur ce sujet, compte tenu de son état d'avancement, pour la rédaction du rapport du groupe de travail au premier trimestre 2005.

MM. LIEBERMANN et BONELLI s'interrogent sur le décalage qui risque de se creuser entre le niveau d'exigence demandé en matière de sécurité routière et le niveau actuel des aspirants à la conduite notamment celui des jeunes vivant dans des secteurs difficiles.

M. RUYTERS indique que la standardisation des niveaux de formation ne signifie pas forcément alourdissement de l'examen. Par ailleurs, le fait de trouver trop cher une formation à 1.000 € semble une spécialité française. Le coût d'une formation à 1.500 ou 2.000 € paraît tout à fait normal dans les autres pays. (En Allemagne, la formation coûte 2.000 € et l'heure de formation est à 70 € contre 30 € en France).

Il existe des fonds européens pour les formations des jeunes des quartiers défavorisés (notamment dans le cadre de programmes gérés par la direction de l'éducation et de la culture de la commission). D'autres solutions sont également possibles. Ainsi l'Allemagne commence à développer le modèle de la conduite accompagnée car la combinaison de l'enseignement professionnel et de l'enseignement privé peut permettre d'alléger le coût de la formation.

M. FOUGERE insiste sur la nécessité de séparer les deux aspects : qualité de la formation et coût de la formation. Les objectifs de la formation ne doivent pas être abaissés. S'il faut soixante heures pour les atteindre, il faut trouver les mesures d'accompagnement nécessaires.

Pour **M. LESCHIER**, s'il est relativement aisé de faire acquérir des compétences techniques standardisées, il n'en est pas de même pour l'adoption de

comportements sécuritaires qui demande des temps de travail très différents selon les individus.

M. GAUDIOSO en appelle à son expérience de formateur d'enseignants pour préciser que ce n'est pas seulement sur le niveau scolaire des enseignants qu'il faut s'interroger mais sur leurs motivations pour ce métier, leurs représentations par rapport à la conduite, à la sécurité routière. Actuellement, beaucoup se dirigent vers cette profession par attrait pour l'automobile. En tout état de cause, la qualité des formations ne peut être améliorée avec un accès à la profession au niveau BEPC, 600 heures de formation, des formations en école de conduite à des tarifs très bas.

M. BOUSCAREN souligne les difficultés actuelles du secteur : un turn-over important des enseignants en raison des faibles rémunérations. Ce phénomène porte atteinte à la qualité des formations. Le relèvement du niveau de recrutement et de rémunération des enseignants ne peut être envisagé que si un abaissement du taux de la TVA appliqué aux prestations d'enseignement est mis en œuvre.

M. RUYTERS indique que cette question fiscale ne relève pas de la compétence de la commission.

Mme MORIN met en avant que si on arrivait à faire comprendre au public qu'on ne peut se former en vingt heures mais qu'il faut trente ou trente cinq heures, celui-ci accepterait peut-être plus facilement de payer plus cher sa formation.

M. ESTINGOY s'interroge quant à lui sur la mesure de l'aptitude du conducteur lors de l'épreuve du permis de conduire et s'étonne qu'un jeune échoue à cause d'un créneau après 3 000 ou 5 000 km de conduite accompagnée.

M. FOUGERE précise que l'examen a deux objectifs : vérifier les aptitudes minimum pour ne pas se mettre en danger ni mettre en danger les autres et pour acquérir l'expérience de conduite suffisante. L'idéal serait que l'inspecteur puisse à l'avenir avoir avec le candidat un entretien pour cerner ses motivations d'acquérir de l'expérience dans de bonnes conditions.

M. MALPIECE dresse le constat que les enseignants n'arrivent pas à faire passer le message sur l'utilité de se former pour acquérir une conduite citoyenne sur la route et non le seul permis de conduire. Il regrette le déficit de communication des pouvoirs publics sur les enjeux d'un bon apprentissage de la sécurité routière.

M. ACOURT regrette que le projet MERIT ait retenu le terme de « Driving Instructor » alors que la mission des enseignants de la conduite est d'apprendre non seulement à conduire mais à bien se conduire sur la route.

M. RUYTERS confirme qu'ils ont pour mission d'inciter à la réflexion et s'interroge sur le bien-fondé du maintien des vingt heures minimum de formation en France. Aux Pays-Bas, aucun volume minimum n'est imposé et les élèves suivent trente cinq à quarante heures.

M. ACOURT rappelle que ce volume minimum a été institué avec l'AAC pour être sûr que les élèves accédant à la conduite accompagnée ont bien bénéficié de ce minimum de formation.

M. RUYTERS appelle l'attention sur le fait que le renforcement de la formation ne signifie pas automatiquement une augmentation du nombre d'heures de formation nécessaires. Il dépend surtout d'une plus grande qualification professionnelle des enseignants et des inspecteurs. Aux Pays-Bas, l'introduction de la formation continue des enseignants et la publication des résultats des écoles de conduite ont renforcé la qualité des formations et fait disparaître les établissements peu sérieux.

En réponse à une question de **M. BUORS** sur les stages « permis à points », **M. RUYTERS** annonce le lancement d'un appel d'offres l'année prochaine pour une étude de six mois sur le permis à points car le système n'est pas toujours bien élaboré partout.

LE PROJET IFD (INSTRUCTOR FOR DRIVING)

M. LESCHIER, secrétaire de FARE (Fédération des associations de la route pour l'éducation créée en 1988 et regroupant cinquante associations qui oeuvrent dans l'insertion par le permis de conduire), présente le projet européen mené dans le cadre du programme Leonardo da Vinci.

Cette étude, commandée par la direction générale de l'éducation et de la culture de la commission, est coordonnée par un partenaire slovaque. **Onze structures**, pas toutes spécialistes en sécurité routière, sont partenaires du projet représentant **neuf pays** (Slovaquie, Bulgarie, Tchécoslovaquie, Allemagne, Espagne, Italie, Grèce, Finlande et France). L'organisation du travail s'articule autour de **huit ateliers**. Un questionnaire de deux cents questions a été élaboré permettant de recenser les conditions d'accès à la profession, la formation initiale et continue, les examens.

Un document de cent pages sur les conditions de pré-sélection des enseignants a été réalisé. Les ateliers travaillent sur la création d'outils de formation pour les enseignants, les conditions et structures de passage des examens, les conditions d'expérimentation des cours et outils. Des informations sont disponibles sur le site www.ifd.sk/ ou www.federation-fare.nt.

M. LESCHIER indique à M. LIEBERMANN que le projet ne comprend pas d'étude spécifique sur les formations adaptées aux jeunes en difficulté.

M. LE BRETON demande à M. LESCHIER s'il peut confirmer le nombre d'heures de formation nécessaires pour ces publics qui lui a été rapporté par un représentant d'une mission locale : 90 heures pour la théorie et 45 à 50 heures pour la pratique.

M. LESCHIER confirme qu'il faut en moyenne 50 heures de formation pratique et 70 à 200 heures de formation théorique pour les illettrés ou non francophones.

M. MENAGER se demande comment il sera possible de combler l'écart entre la « morale normée », à tendance anglo-saxonne, préconisée par la commission et un permis restant accessible à tous.

M. LE BRETON précise que le développement des attitudes sécuritaires doit aussi se penser dans le cadre du développement de l'éducation routière à l'école qui est gratuite, sans oublier l'action des associations qui bénéficient de financements. On ne peut courir le risque du développement de la conduite sans permis et les enjeux sociaux et économiques devront être pris en compte.

M. RUYTERS précise que la commission est attachée à proposer un standard de formation à la sécurité routière accessible à tous. La commission lance chaque année des études et cette question peut être examinée dans ce cadre. Un appel à propositions sera lancé en février. Il est possible de faire remonter des propositions.

M. LIEBERMANN conclut la réunion en réaffirmant que les exigences de la sécurité routière ne doivent jamais être sacrifiées et qu'il nous appartient d'adapter le social et l'économique à ces exigences.

La prochaine réunion aura lieu le **13 décembre 2004**.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation renouvelée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 13 décembre 2004

Présents :

| | | |
|--|---|--------------------------------------|
| Gérard A COURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Représentant UNIDEC | permis@ecf.bouscaren.com |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service route, DDE de l'Yonne | didier.brazillier@equipement.gouv.fr |
| Gérard BUORS | école de conduite | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Alain CATALA | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Philippe ESTINGOY | DDE de Saône et Loire philippe.estingoy@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Pierre FOUGERE pierre.fougere@equipement.gouv.fr | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |
| Christian GAUDIOSO internet.fr | école de conduite | christian.gaudioso@club- |
| Elisabeth GRILLON | DSCR/ER1 elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr | |
| Yves HANOT | Délégué du Pas de Calais | |
| Yves Le BRETON breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Henri LEGENDRE | IGPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |
| Claude LIEBERMANN | IGPC claudelibermann@equipement.gouv.fr | |
| Christian MACHU | DSCR-ER1 christian.machu@equipement.gouv.fr | |
| Philippe MALPIECE | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Thierry MENAGER | Directeur délégué départemental du Nord | |
| Françoise MORIN | DSCR-ER2 francoise.morin@equipement.gouv.fr | |
| Racine BERNARD | Ecole de conduite de la Somme | |
| Nicole SIEFFER | Déléguée, DDE de la nicole.sieffer@equipement.gouv.fr | Meurthe-et-Moselle |

Excusés :

| | | |
|--|---|--------------------------------|
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblot@noos.fr |
| Sarah BENZAQUI | école de conduite | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Christiane CHANLIAU | DSCR/ER1 christine.chanliau@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel PIERRELEE michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | jean- |
| Jean-Michel PONT | DDE de l'Essonne | jean.michel.pierrelee@gouv.fr |
| Chantal REY | DSCR-ER1 | chantal.rey@equipement.gouv.fr |
| Jean-Christophe WIOLAND christophe.wioland@equipement.gouv.fr | Chargé de mission DSCR-ER | jean- |

Claude Liebermann et Yves LE BRETON prient tout d'abord les membres du groupe de travail de bien vouloir excuser M. Rémy Heitz, en déplacement à la Réunion. Une nouvelle réunion sera organisée avec le délégué interministériel au début de l'année 2005. Le programme du premier trimestre est établi en réunion :

- **20 janvier 2005 (9h30 à 11h30)**. Répartition des places d'examens au permis de conduire (suite de la réunion du 21 octobre 2004). A l'issue de la réunion, les membres du groupe de travail seront invités par le délégué interministériel à la cérémonie des vœux.
- **10 mars 2005 (10h00 à 13h00)**. En présence de M. Rémy Heitz, échanges sur l'ensemble des thèmes traités par le groupe de travail.
- **31 mars 2005 (10h00 à 13h00)**. Réunion de synthèse.
- **Réunion de conclusions**. Date à fixer le 20 janvier 2005.

Rapport entre les établissements de l'enseignement de la conduite et l'administration.

► Au niveau national, le conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP).

Le CSECAOP a été créé par décret du 20 janvier 1975 et ses conditions de fonctionnement sont fixées par l'arrêté du 18 juillet 1975, modifié le 21 décembre 1993. Il est compétent pour connaître de toute question relative à l'enseignement de la conduite automobile et à l'organisation de la profession des enseignants de la conduite. Le conseil comprend trente et un membres dont neuf membres de droit représentant les administrations et vingt-deux membres titulaires (huit personnalités choisies en raison de leurs compétences particulières ; deux représentants des consommateurs ; douze représentants des écoles de conduite). La représentativité des organisations professionnelles est appréciée tous les trois ans lors d'élections nationales organisées dans chaque département.

Le fonctionnement actuel du CSECAOP a fait apparaître un certain nombre d'insuffisances : réunions parfois réduites à une étape de concertation sur des projets de textes réglementaires ; peu d'élargissements à des sujets permettant de traiter, en amont, de l'organisation de la profession ; pas de représentants des DDE, seule l'administration centrale étant admise à siéger ; absence de règlement intérieur.

Jean-Louis Bouscaren (UNIDEC) trouve intéressante l'idée de faire participer des représentants des DDE, sous réserve que cela n'augmente pas l'écart entre le nombre des représentants des administrations et celui des professionnels. Il estime également important d'être plus proche de l'esprit de la loi Gayssot et de faire en sorte qu'un agrément ouvre le droit à une voix. D'après lui, la situation actuelle, où un exploitant s'exprime par une seule voix, ne témoigne pas de la réalité de la profession. Claude Liebermann précise que ce point pourra être éventuellement traité par une réflexion du CSECAOP.

Philippe Malpièce (CNPA) propose que l'on « décline le CSECAOP au niveau départemental » afin que les DDE puissent être associés sans créer un groupe trop important au niveau national. Cette question de la représentation sera étudiée.

Gérard Acourt (ECF) s'associe à ce qui a été dit, notamment en ce qui concerne la sous-représentation de la profession. Il propose également que différents collèges soient constitués afin de traiter des sujets qui concernent des formes d'entreprises très diverses

Le CSECAOP (dans sa nouvelle composition résultant des élections de l'automne 2004) sera réuni par son président, Claude Liebermann, à la fin du mois de février ou au début du mois de mars 2005. Cette première « réunion d'installation », assez formelle, sera suivie d'une autre où seront abordés les sujets évoqués ci-dessus.

Gérard Acourt tient à préciser que les relations entre les établissements d'enseignement de la conduite et l'administration se nourrissent, fort heureusement, de rencontres dépassant le cadre du CSECAOP : comités de suivi d'études, réunions mensuelles, groupe de travail métier...

► Au niveau départemental, la commission de sécurité routière.

Bernard Racine (école de conduite de la Somme) apporte son témoignage. Il regrette que, dans certains départements, le nombre de réunions de la commission départementale de sécurité routière (CDSR) ne soit pas suffisant pour traiter rapidement des dossiers. Il souhaite également un enregistrement informatisé des demandes d'agrément.

Claude Liebermann rappelle les missions de la CDSR :

- elle est force de propositions en matière de politique locale de sécurité routière,
- elle est consultée avant toute décision relative aux agréments des établissements d'enseignement de la conduite, des associations travaillant dans le domaine de la formation à la conduite et à la sécurité routière, des centres de formation des enseignants de la conduite.

La CDSR peut être organisée en sections spécialisées, l'avis de la section tenant lieu de l'avis de la commission. C'est d'ailleurs la pratique la plus courante dans la mesure où, désormais, la CDSR doit donner un avis dans un délai de deux mois sur les demandes d'agrément.

Yves Le Breton précise que, dans le cadre de la réforme de l'Etat et de la simplification du droit, la CDSR survit à la suppression d'un grand nombre de commissions administratives nationales et départementales (loi n° 2003-591 du 2 juillet 2003). Les sections spécialisées de la CDSR sont de la compétence des DDE

bien qu'elles soient aujourd'hui présidées par un directeur de préfecture. Une des propositions à faire serait de demander aux préfets que les sous-commissions « enseignement de la conduite » soient présidées par le DDE ou son représentant. Les enjeux sont importants : rapidité d'examen de dossiers qui ont un caractère opérationnel ; renforcement du dialogue entre des partenaires naturels (EEC et DDE).

Philippe Malpièce dénonce trois types de dysfonctionnement des CDSR :

- certaines préfectures auraient délivré des agréments après avis défavorable de la CDSR ;
- des formations auraient lieu dans des écoles non agréées ;
- dans d'autres départements, la réglementation ne serait pas appliquée.

Claude Liebermann souhaite obtenir davantage de précisions sur ces dysfonctionnements. Sans doute faudrait-il demander que le CSECAOP puisse se saisir de ces problèmes.

Des écoles de conduite signalent parfois aux DDE des dysfonctionnements chez les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Afin de disposer des moyens d'agir sur un ensemble où chacun se connaît, Thierry Ménager (directeur délégué départemental du Nord) estime qu'il serait intéressant de confier un rôle plus large à la CDSR. Claude Liebermann propose que soient recensées toutes les structures sécurité routière afin de constituer in fine une seule commission qui se réunirait plus souvent, notamment sur les thèmes de la qualité et de la déontologie. Le secrétariat de cette sous-commission serait assuré par le DDE ou son représentant. Il suggère aussi de réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour mobiliser les professionnels pour les élections (vote électronique, simplification des procédures de vote, campagnes d'explications sur les incidences du vote au niveau local). Enfin, l'idée est émise que les organisations à vocation nationale représentées au CSECAOP puissent avoir systématiquement des représentants dans les commissions départementales de sécurité, lorsqu'elles sont présentes dans le département.

► Un exemple de relations décentralisées.

Yves Hanot, délégué de la DDE du Pas de Calais, témoigne de la qualité des relations que la cellule éducation routière entretient avec les établissements d'enseignement de la conduite. Il organise une fois par an des « réunions pédagogiques et relationnelles » entre les EEC et les IPCSR, par centre d'examens ou regroupement de deux centres. Son objectif est très clair : responsabiliser les différents partenaires et maintenir un dialogue constructif entre eux. En général, le taux de participation atteint 90%. Le débat s'ouvre toujours sur un thème d'actualité et ce sont les IPCSR du centre d'examens qui animent la réunion.

La procédure d'évaluation est l'un des thèmes récurrents. Les explications données sont souvent illustrées par des cas vécus sur le centre lui-même. Cette méthode présente d'indéniables vertus pédagogiques et Claude Liebermann propose d'en faire une « recommandation ».

Ce type d'initiative doit, bien évidemment, être pris en lien avec la hiérarchie locale.

Compte tenu de l'intérêt de son témoignage, Yves Hanot est invité à le renouveler lors du prochain séminaire des délégués, le 23 février 2005.

Thierry Ménager estime que les relations avec les écoles de conduite sur le thème de la sécurité routière sont souvent assez pauvres. Pour Philippe Estingoy (DDE de Saône et Loire), il est essentiel d'en passer par une expérience proche de ce qui se fait dans le Pas de Calais : une parfaite compréhension du processus de l'examen du permis de conduire et un dialogue de qualité entre les IPCSR et les écoles de conduite.

Jean Bonelli (DDE de l'Aisne) pense que la mobilisation de l'ensemble de la chaîne DDE et écoles de conduite sur la sécurité routière induit un important changement culturel. La sous-direction de l'éducation routière recensera l'ensemble des actions de sécurité routière menée dans les différents départements (actualisation du tableau réalisé en 2003) et communiquera sur ce thème.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation renouvelée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 20 janvier 2005

Présents :

| | | |
|--|--|---------------------------------|
| Gérard ACOURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblot@noos.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Représentant UNIDEC | permis@ecf.bouscaren.com |
| Christian DELANGLE | Délégué | |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Yves Le BRETON breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Claude LIEBERMANN | IGPC claude.libermann@equipement.gouv.fr | |
| Vincent LORENTE | CGT | |
| Philippe Malpiece | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Thierry MENAGER | DDE 59 Nord | |
| Françoise MORIN | DSCR-ER2 francoise.morin@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel PIERRELEE michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | jean- |
| <u>Excusés :</u> | | |
| Gérard BUORS | école de conduite | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Sarah BENZAQUI | école de conduite | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service route, didier.brazillier@equipement.gouv.fr | DDE de l'Yonne |
| Alain CATALA | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Christiane CHANLIAU | DSCR/ER1 christiane.chanliau@equipement.gouv.fr | |
| Philippe Estingoy | DDE de Saône et Loire philippe.estingoy@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Pierre FOUGERE pierre.fougere@equipement.gouv.fr | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |
| Christian GAUDIOSO internet.fr | école de conduite | christian.gaudioso@club- |
| Elisabeth GRILLON | DSCR/ER1 elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr | |
| Christian GROLIER | SNICA-FO fopermisdeconduire@wanadoo.fr | |
| Henri LEGENDRE | IGPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |
| Guy LOISEAUX | CFDT | |
| Christian MACHU | DSCR-ER1 christian.machu@equipement.gouv.fr | |

| | | |
|--|---------------------------|--------------------------------|
| Jean-Michel PONT | DDE de l'Essonne | jean.michel.pierrelee@gouv.fr |
| Chantal REY | DSCR-ER1 | chantal.rey@equipement.gouv.fr |
| Nicole SIEFFER | DDE 54 Meurthe-et-Moselle | |
| Jean-Christophe WIOLAND christophe.wioland@equipement.gouv.fr | Chargé de mission DSCR-ER | jean- |

Claude Liebermann rappelle que cette réunion sera consacrée pour l'essentiel à la **répartition des places d'examens au permis de conduire**, ce thème n'ayant pu être traité au cours de la réunion du 21 octobre 2004. Deux autres réunions sont programmées :

- **10 mars 2005** : premières conclusions ;
- **31 mars 2005** : pré-synthèse du rapport.

► Présentation de la nouvelle méthode de répartition des places d'examens.

La méthode dite de première demande, appelée « méthode Mayet », a été mise en place en 1984 et est toujours en vigueur dans la plupart des départements. Si elle a permis d'introduire davantage de stabilité et d'objectivité, elle a cependant des effets pervers : l'objectif est d'enregistrer le maximum de candidats et non de les accompagner correctement. Ces dysfonctionnements sont dénoncés par la profession depuis une dizaine d'années. Aussi est-il important de réformer cette méthode en créant un lien étroit entre la qualité de l'enseignement et l'attribution de places d'examens.

La répartition des places d'examens au permis de conduire constitue le cœur des relations de l'administration avec les écoles de conduite. En effet, l'attribution des places influe directement sur l'activité économique de ces entreprises. Quant aux candidats, ils sont eux aussi très attentifs car tous souhaitent passer au plus vite le permis de conduire.

L'objectif de l'administration est d'utiliser au mieux les places d'examens et, par voie de conséquence, les effectifs d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Cela passe par une augmentation des taux de réussite en première présentation pour réduire le nombre de places utilisées par des candidats mal préparés.

Une nouvelle méthode d'attribution des places d'examens, issu d'un dialogue entre l'administration et les écoles de conduite, a été expérimentée à partir de 2001 dans sept départements : Sarthe, Mayenne, Haute Savoie, Charente, Charente maritime, Alpes maritimes et les Yvelines. Cette nouvelle méthode fait appel à des critères de réussite à l'ETG et de première présentation à l'épreuve pratique. Elle repose sur un certain nombre d'indicateurs comme la « population de référence » (1) établie pour chaque département au cours d'une « période de référence » (2).

Pour enrichir l'expérimentation, et en accord avec les professionnels, la méthode doit être expérimentée dans six départements supplémentaires, sociologiquement différents.

(1) « Population de référence » : Sont pris en compte, pour l'ETG, le nombre total de reçus et, pour les épreuves pratiques toutes catégories, le nombre d'examinés en première présentation, chaque mois.

(2) « Période de référence ». Pour chaque école de conduite, elle est calculée selon une moyenne annuelle. Pour le mois M, les mois de référence sont M-1 à M-12 afin de mieux « lisser » les attributions de places.

► Témoignage du délégué de la DDE des Alpes maritimes, DDE expérimentale.

(Power point joint).

A l'issue du témoignage de Christian Delangle, délégué à l'éducation routière de la DDE des Alpes maritimes, le débat s'engage sur l'expérimentation de la nouvelle méthode de répartition.

Jean-Louis Bouscaren (UNIDEC) rappelle son désaccord sur la notion de "population de référence". Pour lui, la seule référence à prendre en compte est celle des inscriptions du mois en cours: « en faisant référence aux inscriptions des douze derniers mois, vous mettez sous oxygène des établissements qui périssent et vous freinez le développement des autres ». De plus, il s'interroge sur le sort réservé aux candidats qui ont des difficultés et qui, de ce fait, intéressent peu les écoles de conduite.

Daniel Blot et Philippe Malpièce (CNPA) s'étonnent que l'on entre dans une nouvelle phase d'expérimentation sans que les textes officiels aient été transmis aux écoles de conduite. Ils stigmatisent le déficit d'information et souhaitent que l'on sorte vite de cette situation intermédiaire, trop complexe.

Yves Le Breton reconnaît que l'administration n'a sans doute pas suffisamment communiqué sur le sujet, qu'elle manquait d'outils simples et efficaces pour le faire. Le bureau du permis de conduire (DSCR-ER2) transmettra aux écoles de conduite une plaquette de présentation de cette nouvelle méthode. Il faut effectivement préparer le déploiement de la méthode et bien communiquer sur le sujet.

Claude Liebermann insiste sur cinq points :

- la transparence fait aujourd'hui partie du fonctionnement de l'administration ;
- l'administration reste fortement impliquée dans les examens du permis de conduire ;
- les expérimentations doivent être lancées lorsque, localement, les structures d'accompagnement sont en place;
- une information complète doit être faite au préalable ;
- l'extension de cette méthode doit être réalisée simultanément au transfert en DDE des services de répartition des places d'examens. La nouvelle méthode implique davantage les délégués.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation renouvelée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Compte rendu de la réunion du 31 mars 2005

Présents :

| | | |
|--|--|---------------------------------|
| Gérard ACOURT | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Jean BONELLI | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Jean-Louis BOUSCAREN | Représentant UNIDEC | permis@ecf.bouscaren.com |
| Didier BRAZILLIER | Chef du service route, didier.brazillier@equipement.gouv.fr | DDE de l'Yonne |
| Alain CATALA | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Hugues CUNEGATTI | Centre Nantais Sociologie ACI SRS 14 | |
| Sylviane DUBAIL | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Pierre FOUGERE pierre.fougere@equipement.gouv.fr | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |
| Elisabeth GRILLON | DSCR/ER1 elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr | |
| Rémy HEITZ | DSCR | |
| Yves Le BRETON breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Claude LIEBERMANN | IGPC claudelibermann@equipement.gouv.fr | |
| Christian MACHU | DSCR-ER1 christian.machu@equipement.gouv.fr | |
| Philippe MALPIECE | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Thierry MENAGER | DDE 59 Nord | |
| Françoise MORIN | DSCR-ER2 francoise.morin@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel PIERRELEE michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | jean- |
| Chantal REY | DSCR-ER1 | chantal.rey@equipement.gouv.fr |
| Nicole SIEFFER | DDE 54 Meurthe-et-Moselle | |

Excusés :

| | | |
|-----------------------------------|---|----------------------------|
| Sarah BENZAQUI | école de conduite | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Daniel BLOT | Président du CNPA | dblot@noos.fr |
| Gérard BUORS | école de conduite | sud.formation64@wanadoo.fr |
| Philippe ESTINGOY | DDE de Saône et Loire philippe.estingoy@equipement.gouv.fr | |
| Christian GAUDIOSO internet.fr | école de conduite | christian.gaudioso@club- |
| Henri LEGENDRE | IGPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |

Claude Liebermann remercie Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière, directeur de la circulation et de la sécurité routières, pour sa participation à cette réunion qui doit permettre de présenter et d'approfondir les réflexions engagées depuis juin 2004 par le groupe de travail. Il est composé de représentants de l'administration (DSCR, directeurs départementaux de l'équipement, responsables de la gestion de la route, délégués à l'éducation routière) et des écoles de conduite (représentants des organisations professionnelles, personnalités choisies à la qualité).

Les établissements d'enseignement de la conduite sont des acteurs indispensables pour relayer la politique définie par la DSCR. Ils se situent au cœur du dispositif d'accès à la conduite et la moitié des propositions faites par le député Jean-Michel Bertrand dans son rapport (« Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire ») concerne d'ailleurs le secteur de l'enseignement de la conduite. Quant aux DDE, leur rôle dans la mise en œuvre de la politique d'éducation et de sécurité routières est important et est appelé à se renforcer encore.

Claude Liebermann présente les objectifs et la méthode de travail, marquée par une volonté de transparence et de recherche constante du consensus le plus large possible. A ce stade de la réflexion, les professionnels n'engagent qu'eux-mêmes, ce qui ouvre la voie à une grande liberté de parole et à une vraie richesse des débats.

La réunion du 31 mars est une étape importante dans la réflexion et un préalable à un projet de rapport qui sera soumis au groupe de travail en mai, l'objectif étant de produire le rapport en 2005.

Rémy Heitz se félicite de l'état d'esprit constructif qui a constamment animé les travaux. Il est très sensible à l'idée de valorisation du permis de conduire et de la formation comme outils de sécurité routière. L'éducation, la formation et l'apprentissage sont en effet des valeurs essentielles si on veut construire dans la durée.

Le rapport de Jean-Michel Bertrand, remis la semaine dernière au Premier Ministre, montre l'importance du lien existant entre la formation et l'examen du permis de conduire. Secteur privé et secteur public doivent travailler ensemble dans les meilleures conditions possibles.

Organisation de la profession pour une plus grande efficacité.

La profession est à la fois mal connue, isolée et parcellisée en de nombreux petits établissements (une ou deux personnes). 53,4% des écoles de conduite présentent moins de deux candidats par semaine et 26,9% en présentent moins d'un seul.

L'objectif est de :

- faire reconnaître les écoles de conduite comme des écoles d'enseignement, notamment dans le cadre des recommandations de l'étude socio-économique entreprise par la DSCR ;
- mettre en place des critères objectifs de connaissance de la profession (type d'entreprise, lieu d'exercice, domaine de permis dominant, niveau de pratique de la formation continue, de l'efficacité et de rentabilité).

Cela implique un renforcement des approches statistiques en administration centrale, notamment le recrutement d'un statisticien à la DSCR, sous-direction de l'éducation routière.

Claude Liebermann aborde ensuite quatre points essentiels :

- la représentation interprofessionnelle : il faut améliorer le dialogue au niveau national et surtout au niveau départemental ;
- la reconnaissance sociale des écoles de conduite et des salariés ;

- les relations des écoles de conduite et de l'administration, à tous les niveaux : des liens plus étroits doivent être noués entre les enseignants et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Rapprochement des niveaux de recrutement ? Mise en place de tronc commun de formation ?
- une évolution de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière doit être envisagée. Il y a là un réel retard qu'il faut combler en faisant évoluer le système avec un statut d'enseignant du secteur privé.

Jean-Louis Bouscaren (UNIDEC) estime nécessaire d'éclairer les consommateurs par une labellisation des écoles de conduite. Il rappelle d'ailleurs que le rapport de Jean-Michel Bertrand évoque bien le rôle de service public de ce secteur professionnel. Philippe Malpièce (CNPA) confirme cette volonté de se positionner comme maillon essentiel de la sécurité routière.

En ce qui concerne les évolutions du métier d'enseignant, se pose inévitablement les questions du coût lié à l'augmentation du niveau du recrutement, à la formation continue, au système de retraite.

Nicole Sieffer met l'accent sur le déficit actuel d'information du public sur les résultats des écoles de conduite. Le public souhaite que l'administration communique sur les taux de réussite mais aussi sur le contenu de la formation dispensée.

Rémy Heitz confirme qu'il y a bien un réel déficit de communication sur le permis de conduire, celui-ci étant trop souvent perçu comme un produit qu'on achète et non comme une prestation de formation. Avec le permis à 1 euro par jour, il y a une opportunité à saisir pour communiquer, dans le cadre d'une véritable stratégie de communication. Par ailleurs, il faut aller vers plus de transparence sur les taux de réussite car c'est un élément essentiel pour inciter à améliorer la qualité de la formation. Il se déclare ouvert à toute proposition de partenariat pour valoriser la formation et faire évoluer la représentation symbolique des écoles de conduite.

Pour M. Malpièce, afficher un seuil de 20 heures de formation a des effets désastreux car le public le traduit comme un seuil maximum et non minimum. « Avant de communiquer, la profession elle-même doit créer son cahier des charges de l'exercice de la profession, base de conventions ou contrats qui permettront un véritable contrôle », estime Gérard Acourt (ECF).

Rémy Heitz souhaite que des repères soient donnés sur les coûts, le contenu de la formation, le livret d'apprentissage, etc.

Formation initiale et formation continue des chefs d'entreprise et des enseignants de la conduite.

La formation initiale et la formation continue sont insuffisantes face aux défis actuels. Les chiffres MERIT permettent de situer la France dans la deuxième moitié des pays européens.

Il est essentiel de revaloriser le métier d'enseignant de la conduite. Il faut passer d'un métier de départ dans la vie à une véritable carrière d'enseignant. Plusieurs pistes sont données :

- valoriser le métier d'enseignant de la conduite auprès des jeunes ;
- revoir le niveau de recrutement et le type de formation : BAFM ? BEPECASER ? Bac professionnel ? Autres filières ? Etudier les conséquences sur les salaires et sur le coût de la formation.
- mettre en place un apprentissage réel qui fonctionne pour les jeunes adultes, destiné en particulier aux jeunes sans diplômes, aux reconversions ;

Il faut également réfléchir à la possibilité de créer un tronc commun de formation pour les enseignants de la conduite et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Aujourd'hui, il existe entre eux une pseudo-opposition qui devrait se transformer en une coopération.

M. Acourt est partisan d'un tronc commun de formation, suivi de spécialisations correspondant à différents niveaux d'études et de rémunération. M. Catala (école de conduite) estime qu'il y a là un gisement d'emplois important (« au moins 20 000 emplois à créer ») et que les écoles de conduite ont besoin d'un vrai statut tel que celui d'artisan.

Organisation des examens du permis de conduire.

Les écoles de conduite perçoivent souvent l'administration comme complexe, tatillonne, bureaucratique. Leurs relations doivent être simplifiées, facilitées, modernisées.

Cela passe notamment par une simplification de la carte des centres d'examens (deux fois plus nombreux que les sous-préfectures). Cette politique doit être conduite au niveau local, en concertation étroite avec les écoles de conduite, l'objectif étant d'améliorer à la fois les conditions de déroulement de l'examen et la qualité de l'accueil. Rémy Heitz précise d'ailleurs que le budget consacré aujourd'hui à la création de centres d'examens modernes est très important.

Rapports entre les établissements de la conduite et l'administration.

Au niveau national, il faut faire évoluer le CSECAOP (mode d'élection permettant de favoriser la participation, rôle, etc.).

Localement, un instrument nouveau de représentativité des écoles de conduite est nécessaire, notamment depuis la déconcentration du service des examens du permis de conduire. La commission départementale de sécurité routière pourrait jouer un rôle de concertation et de coordination avec les écoles de conduite. Enfin, une réunion annuelle par centre d'examens permettrait de maintenir ou d'instaurer un dialogue de qualité entre l'administration et les enseignants de la conduite (présentation des évolutions de la politique de sécurité routière, problèmes rencontrés localement, ...).

Relations avec les usagers.

Deux pistes sont évoquées : une communication plus claire des résultats des écoles de conduite ainsi que la mise au point de conventions (cf. les propositions formulées par le député Jean-Michel Bertrand dans son rapport sur l'accès des jeunes au permis de conduire).

Rémy Heitz remercie l'ensemble des membres du groupe de travail tout en mettant l'accent sur cette période de transition qui s'annonce aujourd'hui pour le permis de conduire. La question de la formation est fondamentale. Les annonces du Premier Ministre et la communication sur le « rapport Bertrand » créent un contexte favorable pour l'action. Il est essentiel de ne plus parler du permis de conduire en évoquant ses dysfonctionnements (fraudes, coût du permis, ...). Il faut l'aborder de façon ouverte, positive, constructive. L'administration et les écoles de conduite doivent être unies sur le sujet afin que l'image du permis de conduire soit renouvelée.

Deux réunions sont programmées pour les 9 et 31 mai 2005.

Efficacité et qualité de l'enseignement de la conduite

Une relation rénovée entre l'administration et les établissements d'enseignement

Réunions des 9 mai 2005, 31 mai 2005 et 29 juin 2005

Présents :

| | | |
|---|---|--|
| Gérard Acourt | Président de l'ECF | acourt@ecf.asso.fr |
| Daniel Blot | Président du CNPA | dblott@noos.fr |
| Jean-Louis Bouscaren | Président de l'U.N.I.D.E.C. | permis@ecf-bouscaren.com |
| Alain Catala | école de conduite | ecf-toulouse@wanadoo.fr |
| Sylviane Dubail | DSCR-ER3 sylviane.dubail@equipement.gouv.fr | |
| Christian Gaudioso internet.fr | école de conduite | christian.gaudioso@club- |
| Elisabeth Grillon | DSCR-ER1 elisabeth.grillon@equipement.gouv.fr | |
| Yves Le Breton breton@equipement.gouv.fr | Sous-directeur DSCR-ER | yves.le- |
| Henri Legendre | IGPC henri.legendre@equipement.gouv.fr | |
| Claude Liebermann | IGPC claudio.liebermann@equipement.gouv.fr | |
| Philippe Malpiece | CNPA | pmalpiece@cnpa.fr |
| Thierry Menager | DDE thierry.menager@equipement.gouv.fr | 59 Nord |
| Françoise Morin | DSCR-ER2 francoise.morin@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel Pierrelee michel.pierrelee@equipement.gouv.fr | Délégué de la Sarthe | <a 113="" 200="" 681="" 697"="" data-label="Section-Header" href="mailto:jean-</td> </tr> <tr> <td>Chantal Rey</td> <td>DSCR-ER1</td> <td>chantal.rey@equipement.gouv.fr</td> </tr> <tr> <td>Nicole Sieffer</td> <td>Déléguée, DDE de la</td> <td>Meurthe-et-Moselle nicole.sieffer@equipement.gouv.fr</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="> <h3><u>Excusés :</u></h3> |

| | | |
|--|--|--|
| Sarah Benzaqui | école de conduite | s.benzaqui.ecf@tiscali.fr |
| Jean Bonelli | DDE de l'Aisne | jean.bonelli@equipement.gouv.fr |
| Gérard Buors | école de conduite | sud_formation64@wanadoo.fr |
| Didier Brazillier | Chef du service route, DDE de l'Yonne | didier.brazillier@equipement.gouv.f |
| Philippe Estingoy | DDE de Saône et Loire | philippe.estingoy@equipement.gouv.fr |
| Jean-Pierre Fougère pierre.fougere@equipement.gouv.fr | Adjoint au sous-directeur DSCR-ER | jean- |
| Christian Machu | DSCR-ER1 christian.machu@equipement.gouv.fr | |
| Jean-Michel Pont | DDE de l'Essonne | jean.michel.pierrelee@gouv.fr |

Sur la base des premières propositions, suivies du projet de rapport, les trois dernières réunions ont permis de recueillir les avis des participants et d'en débattre au sein du groupe de travail. Ces avis ont amené à revoir certaines parties du rapport.

- **Réunion du 9 mai 2005.**

Apport des études de l'INSERR à la réflexion sur l'évolution de la formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière, ainsi que sur le suivi d'enseignement (intervention de Sabine Grancher, directrice du développement à l'INSERR).

Point sur la préparation du rapport final du groupe de travail.

- **Réunion du 31 mai 2005**

Observations des membres du groupe de travail sur une première version du rapport.

- **Réunion du 29 juin 2005.**

Analyse du projet de rapport final.

Claude LIEBERMANN confirme sa demande de réactions écrites des membres du groupe de travail, s'ils le souhaitent, de façon que ces apports puissent figurer en annexe du rapport. Il remercie tous les membres pour leur participation constructive et utile.

ANNEXE 4 : liste des recommandations du rapport

UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE ECONOMIQUE ET SOCIALE DES ECOLES DE CONDUITE ET DE SECURITE ROUTIERE

Recommandation n° 1 : poursuivre et accentuer les actions d'amélioration des statistiques (mise en place de RAFAEL et d'AURIGE), en améliorant la qualité des fichiers, en les croisant entre eux, en intégrant les données fournies par l'INSEE, en définissant une méthodologie pour mettre en cohérence les données disponibles et les actualiser régulièrement. Au niveau de l'organisation et des compétences de la sous-direction de l'Education Routière, renforcer une approche statistique globale, avec les moyens humains nécessaires, en liaison avec les autres services concernés.

Recommandation n° 2 : en fonction des conclusions de l'étude socio-économique, mettre en place des critères objectifs de connaissance et d'analyse de la profession, dans sa diversité,

Recommandation n° 3 : en fonction des conclusions de l'étude socio-économique, clarifier et **rendre plus forte la représentation professionnelle et inter professionnelle des écoles de conduite**

Recommandation n° 4 : améliorer la reconnaissance sociale de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, tout en conservant les liens actuels avec les métiers de l'automobile. Il convient progressivement d'aller vers un statut d'enseignant privé professionnel spécialisé, avec les conséquences sur la convention collective et le statut des entreprises. Ce statut devra bien entendu rester compatible avec les conditions économiques d'exercice de la profession.

L'évolution doit se faire en accord avec la profession, chefs d'entreprises et salariés, de façon à affirmer la spécificité d'enseignants tout en conservant une masse critique suffisante en matière de mutualisation professionnelle et en lien avec les professions de l'automobile.

Recommandation n° 5 : renforcer la remise en ordre de la profession, afin d'assurer le respect des règles de concurrence et de la déontologie, en utilisant les services administratifs et le poids des organisations de consommateurs. Trois voies apparaissent utiles à court terme :

- Utiliser les conventions entre l'Etat et les écoles de conduite proposées par le rapport Bertrand pour contribuer à l'amélioration de la profession, en distinguant les « bonnes pratiques professionnelles »,
- Etudier, si un consensus se dégage au niveau professionnel, la possibilité d'une instance, éventuellement professionnelle, chargée de veiller au respect du cadre déontologique,
- Réaliser un audit juridique approfondi afin de déterminer si des améliorations réglementaires permettraient de conforter et d'accélérer la remise en ordre de la profession,
- Intégrer les résultats de cet audit dans une analyse économique au niveau de chaque entreprise et au niveau global de la profession.

La mise en oeuvre de ces propositions permettrait de mieux reconnaître, au plan économique et social, le métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière et les entreprises qui l'exercent, dans un cadre déontologique renouvelé.

LE NIVEAU DE RECRUTEMENT, LA FORMATION INITIALE ET CONTINUE DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

Recommandation n° 6 : mettre en chantier une réforme d'ensemble du recrutement et de la formation des enseignants de la conduite, anticipant sur les recommandations à l'étude au niveau européen, dans le cadre du projet MERIT.

Les points suivants peuvent être dès maintenant soulignés :

- Un recrutement par sélection au niveau du bac, avec des possibilités, au niveau professionnel, d'organiser une préparation spécifique,
- Une formation professionnalisée post bac en alternance, sur un ou deux ans,
- Une formation permettant d'acquérir les compétences nécessaires pour traiter les objectifs de formation des conducteurs définis en lien avec les conclusions de l'étude MERIT (matrice GDE),
- Des modules de formation communs aux enseignants de la conduite et aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière,
- La mise en place de certificats spécialisés tenant compte de la diversification des fonctions d'enseignement de la conduite, par type de permis, enseignement théorique et enseignement pratique, formation post permis, rendez-vous d'évaluation...
- La création d'une formation initiale en apprentissage par équivalence, destinée aux jeunes ou adultes sans diplôme en voie de reconversion. Il faudra, pour créer cette voie, prendre en compte la spécificité de la profession d'enseignant de la conduite, où l'enseignant pratique son métier dans le véhicule, ce qui rend plus difficile la formation d'un apprenti,
- Une plus grande place de l'alternance dans la formation initiale, par exemple dans le cadre d'un contrat de professionnalisation,
- L'accès à une licence professionnalisée pour ceux qui veulent développer leurs qualifications ou leurs compétences professionnelles en vue de diversifier leurs activités. Les enseignants en exercice pourront accéder à cette licence grâce à un diplôme universitaire spécialisé (DU) ou par le dispositif de la validation des acquis de l'expérience (VAE).

Cette réforme, qui ne pourra être mise en œuvre que progressivement, suppose une étude approfondie associant étroitement la profession d'enseignant de la conduite et, pour les aspects communs, celle des inspecteurs de la conduite et de la sécurité routière.

Recommandation n° 7 : mettre en place une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences dans les écoles de conduite, après une étude commune à l'administration et aux écoles de conduite.

Recommandation n° 8 : engager une réflexion entre l'administration et la profession sur les carrières des enseignants de la conduite. Cela suppose une analyse actualisée de l'évolution de la demande de permis à moyen et plus long terme, associée aux développements possibles des interventions des écoles de conduite, dans le cadre du continuum éducatif.

Recommandation n° 9 : créer une obligation de formation continue pour les salariés, avec de nouvelles possibilités de financement, nécessairement public, au moins dans un premier temps, parallèlement renforcer et contrôler la formation continue mise en place pour les chefs d'entreprises.

L'ORGANISATION DES EXAMENS, LA REPARTITION DES PLACES ENTRE LES ECOLES DE CONDUITE ET DE SECURITE ROUTIERE

Recommandation n° 10 : développer l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), tout en maintenant et même en faisant progresser sa qualité, dans le cadre des conventions qui seront prévues avec les écoles de conduite en application des propositions du rapport de M Jean-Michel BERTRAND, député.

Recommandation n° 11 : donner un seul interlocuteur aux écoles de conduite, le bureau de l'éducation routière de la DDE, avec un enregistrement des demandes et la constitution des dossiers réalisés de manière électronique sur le fichier du ministère de l'intérieur.

Recommandation n° 12 : conduire au niveau de la DSCR une étude des différents délais pratiqués dans les relations entre les écoles de conduite, les préfetures et les DDE. Dans ce cadre, étudier les possibilités de réduire les délais, par exemple en fixant un délai maximal de 15 jours au niveau des préfetures pour le renvoi du n° NEPH (Numéro d' Enregistrement Préfectoral Normalisé) et du dossier de présentation accompagné du livret pédagogique.

Recommandation n° 13 : à partir du bilan des expériences engagées, mettre en place, en concertation avec la profession, une stratégie progressive, mais rapide, d'extension de la nouvelle méthode de répartition, fondée sur les trois conditions suivantes : une solution aux difficultés constatées dans le cas de transfert d'un dossier entre écoles de conduite, une information préalable claire de tous les intervenants sur son contenu, la possibilité pour le préfet de conserver une dotation propre de places d'examens (de l'ordre de 5% à 10%) permettant de faire face aux situations spécifiques. Avec ces garanties, on peut souhaiter que l'ensemble du territoire soit couvert par la nouvelle méthode, parallèlement au transfert de l'ensemble des services de répartition dans les DDE, pour la fin de l'année 2006.

Recommandation n° 14 : conduire sous l'autorité de chaque préfet, département par département, une étude de la meilleure localisation des centres d'examens secondaires, sur la base de critères techniques précis.

Leur réseau pourrait, en région urbaine, tenir compte d'un service public de proximité pour la population desservie et, en région peu dense, se rapprocher progressivement de celui des préfetures et des sous préfetures, avec un triple impératif, l'égalité des candidats devant les conditions de l'examen, la qualité de leur accueil le jour de l'examen pratique, une durée de trajet limitée entre le lieu de l'apprentissage de la conduite et le centre d'examens.

En cas de modification de la carte, les conditions prévues pour les modifications, notamment les délais, devront donner aux écoles de conduite concernées la possibilité de s'adapter.

Recommandation n° 15 : poursuivre les actions engagées par l'administration pour améliorer et rendre homogènes les procédures d'évaluation des candidats par les IPCSR ; Les concertations locales (cf. chapitres suivants) devraient permettre d'échanger les informations sur ce sujet.

Recommandation n° 16 : faire un bilan de l'état et des effets de la mise en place de l'annonce différée du résultat dans les départements où elle est pratiquée, environ la moitié. Etudier parallèlement un assouplissement du dispositif de choix entre l'annonce directe et l'annonce différée : formation approfondie de tous les inspecteurs aux deux types d'annonces, possibilité, dans un département, de choisir le type d'annonce en fonction de la localisation du centre d'examens, faculté, en cas d'accord des partenaires, de repasser à l'annonce directe, concertation approfondie avec les écoles de conduite et les représentants des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur le dispositif à adopter (voir les modalités au chapitre suivant).

Recommandation n° 17 : rendre les écoles de conduite destinataires d'une synthèse simple des résultats des candidats aux épreuves théoriques (par exemple tous les mois) de façon à leur permettre d'améliorer leur pédagogie sur les points qui n'auraient pas été correctement assimilés.

UN DIALOGUE PERMANENT ENTRE L'ADMINISTRATION ET LES ECOLES DE CONDUITE ET DE SECURITE ROUTIERE, AU NIVEAU NATIONAL ET AU NIVEAU LOCAL

Recommandation n° 18 : favoriser tout ce qui peut rapprocher les expériences des IPCSR et des enseignants de la conduite, travail commun pour la sécurité routière, parties communes dans les formations initiales et continues, voie spécifique aux enseignants de la conduite pour le recrutement des IPCSR, réunions communes par centre d'examen, à l'initiative des délégués...

Recommandation n° 19 : clarifier, en concertation avec la profession et les représentants des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, le rôle, le contenu et les conditions du suivi d'enseignement, en particulier le choix de ceux qui en sont chargés.

Recommandation n° 20 : relancer le CSECAOP sur la base d'une réflexion interne au conseil récemment élu : clarification des modalités électorales, recherche d'une participation plus importante, mise au point d'un règlement intérieur, consultation par l'administration élargie, en amont de la préparation des textes, association aux réflexions sur la connaissance de la profession et la mise en place des procédures de formation initiale et continue, association aux réflexions sur l'organisation des examens...

Recommandation n° 21 : créer un organisme départemental paritaire de concertation entre l'administration et la profession, la Commission Départementale de l'Enseignement de la Conduite et de la Sécurité Routière (CDECSR), pour établir un dialogue institutionnel permanent et concret, soit sur la base de la commission départementale de la sécurité routière (commission spécialisée), soit sur une base nouvelle, après réflexion au niveau du CSECAOP. Cette commission comprendrait au moins un représentant désigné par les responsables nationaux de chaque organisme représenté au CSECAOP, dès lors que la personne exercera dans le département concerné.

Recommandation n° 22 : inciter les délégués à l'éducation routière à généraliser les expériences réussies de rencontres (une fois ou deux fois par an) de l'ensemble des écoles de conduite d'un département ou d'un centre d'examen, selon le nombre d'écoles de conduite concernées, pour informer sur les évolutions en cours, mais surtout pour écouter les écoles de conduites, recueillir leurs réactions et leurs observations. Associer à ces rencontres les représentants professionnels membres de la commission départementale de concertation.

Recommandation n° 23 : créer les conditions pour réduire progressivement le fossé actuel entre les enseignants de la conduite et l'Education Nationale, en faisant connaître à chacun le métier de l'autre et en créant de vrais partenariats permettant de supprimer les méfiances réciproques : implication des enseignants de la conduite, aux côtés des associations, dans l'enseignement à la sécurité routière dans les collèges et lycées, accueil des enseignants intéressés en stage en école de conduite.

Recommandation n° 24 : définir, entre l'Education Nationale et les écoles de conduite, une charte destinée aux jeunes préparant le permis, permettant de concilier dans des conditions harmonieuses leur présence dans les établissements scolaires pour les études, leur apprentissage de la conduite et le passage de l'examen.

Recommandation n° 25 : susciter une participation plus forte des enseignants de la conduite aux actions de sécurité routière, notamment vis-à-vis des jeunes scolarisés,

Cet objectif pose une question de financement. Si, comme pour tout citoyen, on peut attendre des enseignants de la conduite, une implication dans la sécurité routière à titre de bénévoles, on ne peut pas, compte tenu du niveau de leurs rémunérations, espérer une intervention importante à ce titre sans aucune rémunération supplémentaire correspondante.

L'EMERGENCE DES CONSOMMATEURS, POUR UNE INFORMATION OBJECTIVE ET COMPLETE

Recommandation n° 26 : utiliser les conventions qui seront passées en application du rapport BERTRAND et de la mission « Permis à 1 Euro par jour », pour obtenir des écoles de conduite qu'elles transmettent, au moment de la première inscription, une informations précise, claire et complète sur la formation à la conduite, le déroulement de l'examen, le coût de l'enseignement, du permis, de l'acquisition d'un véhicule, de l'assurance... Une communication gouvernementale grand public pourrait accompagner ces actions d'information,

Recommandation n° 27 : développer, au niveau des écoles de conduite, des enquêtes qualité, des démarches de certification et de labellisation, accompagnées d'une structuration des offres commerciales, de façon à favoriser les comparaisons,

Recommandation n° 28 : assurer progressivement une communication publique, par INTERNET, des résultats dans chaque département, les conditions, les critères et les étapes accompagnant cette communication répondant aux souhaits de garde fous exprimés ci-dessus et devant être mis au point et suivis dans le cadre d'une concertation approfondie avec le CSECAOP et les CDECSR.

- **Stabiliser au préalable l'examen pratique** (35 minutes pour tous) de façon que la durée de l'examen ne puisse pas interférer avec les comparaisons,
- Analyser les résultats sur **une période suffisamment longue**, avec surtout une stabilité des règles de l'examen : deux ans semble raisonnable pour la première expérience, un an pourrait être la durée retenue en régime de croisière,
- Accompagner cette communication **des critères permettant de placer les résultats dans leur contexte**, par exemple les résultats du centre d'examen de l'école de conduite, un élément indispensable pour une compréhension correcte, par exemple pour les écoles de conduite qui estiment exercer dans des zones où les conditions de préparation des candidats sont plus précaires ou les conditions de l'examen plus difficiles, par exemple à Paris,
- Accompagner les résultats de la possibilité de **commentaires personnels du responsable de l'école de conduite** sur les conditions d'activité de son établissement, qui amènerait à relativiser la comparaison des résultats,
- **Commencer par les résultats à l'examen théorique général (ETG)** dont les conditions de passage et les conditions de correction sont parfaitement homogènes,
- Pour répondre à, la question sur l'homogénéité des appréciations des inspecteurs, **ne pas prévoir une communication obligatoire des résultats pour les écoles de conduite travaillant avec moins de trois inspecteurs**, avec une possibilité de communication volontaire,
- Organiser la communication, **non seulement par INTERNET, qui n'est pas encore accessible à tous les jeunes, mais aussi par une possibilité de communication au niveau des DDE**,
- **Suivre les premières expériences de communication des résultats de façon contradictoire** au niveau du CSECAOP et des Commissions Départementales de Concertation (CDECSR).

Recommandation n° 29 : créer, au départ à titre expérimental, une procédure nationale de médiation, en cas de difficulté entre un usager et une école de conduite, pouvant s'appuyer sur le CSECAOP à titre de conseil technique.

EVALUATION

Recommandation n° 30 : évaluer régulièrement, la première fois au bout de cinq ans, la mise en application des préconisations du présent rapport et l'évolution des conditions d'exercice de la profession d'enseignant de la conduite, en relation avec les administrations concernées.

ANNEXE 5

FACILITER LE FINANCEMENT DU PERMIS DE CONDUIRE POUR TOUS LES JEUNES

PROPOSITIONS de M Jean-Michel BERTRAND, député, maire de Bourg en Bresse

| | Proposition du rapport de Jean-Michel BERTRAND | Ecoles de conduite | Premières propositions DSCR |
|---|---|--------------------|-----------------------------|
| 1 | Créer un Livret d'Epargne « Formation au permis de conduire » | Non concernées | |
| 2 | Diffuser un chèque « Formation au permis de conduire » | Non concernées | |

AMELIORER L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

| | Proposition du rapport de Jean-Michel BERTRAND | Ecoles de conduite | Premières propositions DSCR |
|----|---|------------------------|-----------------------------|
| 3 | Mobiliser les moyens financiers nécessaires à la généralisation de l'apprentissage anticipée de la conduite | Concernées | XX |
| 4 | Mobiliser les moyens humains nécessaires à la généralisation de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite | Directement concernées | XX |
| 5 | Mobiliser les moyens matériels nécessaires à la généralisation de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite | Directement concernées | |
| 6 | Etendre le bénéfice de l'AAC aux jeunes inscrits dans les filières d'enseignement débouchant sur des diplômes professionnels de conduite routière | Directement concernées | XX |
| 7 | Etendre le bénéfice de l'AAC aux jeunes en grande difficulté inscrits dans les écoles de conduite à statut associatif | Concernées | |
| 8 | Insérer un module « Permis de conduire / Risque routier en milieu professionnel » dans la formation des apprentis » | Non concernées | |
| 9 | Mobiliser et fédérer les financements de l'Etat et des collectivités territoriales par des contrats d'objectifs, en vue de favoriser l'apprentissage de la conduite dans le cadre de l'insertion professionnelle et sociale | Non concernées | |
| 10 | Encourager le développement de dispositifs d'insertion par le permis de conduire | Concernées | |
| 11 | Clarifier, simplifier et sécuriser les modalités de financement des structures d'insertion par le permis de conduire | Concernées | |
| 12 | Repenser la première heure d'évaluation et abandonner la référence réglementaire des vingt heures obligatoires minimum | Directement concernées | |
| 13 | Favoriser la création d'un fonds garantissant les conditions de financement de la formation et de la présentation à l'épreuve | Directement concernées | XX |
| 14 | Favoriser et faciliter l'inscription personnelle et gratuite des candidats auprès des services administratifs | Non concernées | |
| 15 | Conventionner les écoles de conduite sur des critères de qualité de l'enseignement | Directement concernées | XX |
| 16 | Compléter la formation initiale des enseignants par une formation continue | Directement concernées | |
| 17 | Labelliser les outils de formation | Directement concernées | |

| | Proposition du rapport de Jean-Michel BERTRAND | Ecoles de conduite | Premières propositions DSCR |
|----|--|---------------------------|------------------------------------|
| 18 | Multiplier les expériences d'apprentissage de la conduite | Directement concernées | XX |
| 19 | Solliciter un accès gratuit aux réseaux d'autoroutes pour les écoles de conduite | Directement concernées | XX |
| 20 | Responsabiliser le jeune détenteur du permis de conduire en lui proposant de signer avec le représentant de l'Etat un contrat d'engagement de bonne conduite | Directement concernées | |
| 21 | Remettre au jeune conducteur un livret d'information le jour de la délivrance de son permis | Concernées | XX |
| 22 | Mieux identifier le véhicule d'un conducteur en conduite accompagnée ou en permis probatoire | Non concernées | |
| 23 | Promouvoir une voiture citoyenne auprès des constructeurs en période probatoire | Non concernées | |
| 24 | Créer un rendez-vous pédagogique post permis | Directement concernées | XX |
| 25 | Faire des maisons de la sécurité routière un lieu de formation permanente | Directement concernées | |
| 26 | Renforcer l'information préventive sur l'invalidation du permis de conduire | Concernées | XX |

AMELIORER LES CONDITIONS DE PASSAGE DE L'EXAMEN DU PERMIS DE COINDUIRE

| | Proposition du rapport de Jean-Michel BERTRAND | Ecoles de conduite | Premières propositions DSCR |
|----|---|---------------------------|------------------------------------|
| 27 | Mener une évaluation qualitative des 400 questions de l'ETG | Directement concernées | |
| 28 | Autoriser et aménager le passage de l'ETG dans une langue étrangère | Directement concernées | |
| 29 | Prolonger d'une année la durée de validité de la réussite à l'ETG | Directement concernées | XX |
| 30 | Evaluer la relation du candidat au risque routier | Directement concernées | |
| 31 | Clarifier les ambitions et préciser le contenu de l'ETG | Directement concernées | |
| 32 | Instituer une « session de rattrapage » pour l'examen pratique dans un délai rapproché | Directement concernées | XX |
| 33 | Evaluer l'impact de la nouvelle méthode de répartition des places d'examens avant sa généralisation | Directement concernées | |
| 34 | Instaurer un accès individuel prioritaire à l'examen pour les candidats dont le contrat de travail est lié à la détention du permis de conduire | Directement concernées | |
| 35 | Traiter tout nouvel examen comme un premier examen | Directement concernées | XX |
| 36 | Améliorer les conditions d'accueil et d'attente des candidats | Directement concernées | XX |
| 37 | Clarifier le référentiel d'évaluation de l'épreuve pratique ainsi que le formulaire délivré aux candidats | Directement concernées | XX |
| 38 | Favoriser l'implication des inspecteurs (IPCSR) dans la responsabilisation des futurs conducteurs | Non concernées | XX |

ANNEXE 6

LES PRINCIPALES ETUDES EUROPEENNES EN COURS

Advanced : Etude portant sur les formations post permis pour les motocyclistes et automobilistes. Elle décrit et analyse la formation post permis facultative et fait des conclusions et recommandations sur "comment améliorer la formation telle qu'elle est actuellement". Advanced met l'accent sur l'importance d'empêcher les participants de devenir trop confiants en leurs capacités de conduire et donne les lignes directrices pour que la formation puisse être plus efficace et plus équilibrée.

Le rapport comprend les éléments suivants : analyse de la recherche dans le domaine de la formation post permis pour automobilistes et motocyclistes, description, analyse et recommandations relatives aux formations post permis facultatives, critères de base d'un label de qualité européenne pour ce type de formation, recommandations pour les pays qui s'intéressent à l'introduction d'une formation de deuxième phase obligatoire pour les conducteurs novices, lignes directrices sur les méthodes d'évaluation des effets de la formation sur les participants, base de données contenant des exemples d'exercices pour former la prise de conscience des risques sur la route.

AGILE : Etude sur le comportement des personnes âgées dans la conduite automobile.

L'objectif est de déceler quels sont les problèmes rencontrés (tourne à gauche, insertion, rond-points) et de voir si l'on peut mettre au point un certain nombre de tests, notamment sur simulateurs permettant de mieux aider les personnes ayant des difficultés manifestes mettant en danger leur sécurité et celle des autres usagers. Il ne s'agit pas d'exclure mais d'aider et de former. (www.agile.eu.be)

CONSENSUS : Projet portant sur les besoins spécifiques de certains conducteurs ; 3 domaines ont été privilégiés : l'épilepsie, la vision et l'ouïe et la compensation d'handicaps.

L'idée est d'arriver à une nomenclature européenne de toutes les affections possibles avec leurs répercussions fonctionnelles en vue de créer un vaste réseau d'échanges entre spécialistes. (www.consensus-eu.org)

GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology) : ce projet a adopté le modèle hiérarchique du bon conducteur désigné généralement sous le nom de matrice GADGET (Guidelines or Goals for Driver Education). Le modèle énumère les qualités comportementales pertinentes pour une conduite sûre et les affecte selon quatre niveaux comportementaux hiérarchiquement structurés. Leurs auteurs ont ainsi suggéré d'utiliser cette approche hiérarchique pour combiner les aspects motivation et d'attitude du comportement de conduite avec ceux de la performance ou le maniement du véhicule dans certaines situations de trafic.

Cette matrice GADGET a servi de référence dans nombre d'études postérieures et notamment Advanced et Nov-Ev.

GLARE : étude pour la mise au point de tests probants et faciles à réaliser concernant l'acuité visuelle, le champ visuel et l'éblouissement en fonction de différentes tranches d'âge (de 10 ans en 10 ans) – www.glare.be

IDEA: projet portant sur la conception d'une formation standardisée pour les personnels concernés (médecins, psychologues, experts ..) sur les méthodologies applicables et sur les outils permettant de détecter et d'évaluer les personnes ayant des besoins spécifiques par rapport à la conduite automobile. (www.idea.upv.es)

IMMORTAL : Programme de recherche concernant le risque d'accidents associés aux différentes formes d'incapacités à la conduite et l'identification de critères appliqués à l'évaluation de la conduite. Tous les domaines sont abordés dans le cadre de ce projet très important et tout particulièrement les incapacités dues à l'âge, aux maladies mentales, aux drogues et aux médicaments associés ou non à l'alcool.

L'objectif est d'étudier toutes les mesures de dépistage possibles et les contre-mesures à prendre. (www.immortal.or.at)

MEDRIL (Medical Testing for the Driving Licence) : les objectifs de ce projet sont d'évaluer la pertinence et l'efficacité des contrôles médicaux systématiques pour les conducteurs du groupe léger, d'évaluer les incidences des maladies fonctionnelles majeures sur la sécurité routière, notamment en fonction de l'âge, de faire des recommandations sur les méthodes à suivre pour la réhabilitation et le contrôle de la capacité à conduire, de considérer enfin si des examens médicaux doivent être introduits au niveau européen, et, si oui, dans quelles conditions (périodicité, formulaire harmonisé, quels médecins ?...)

Les conclusions seront connues fin 2006.

MERIT (Minimum European Requirements for driving Instructors Training) : Les fondamentaux établis par la matrice GADGET doivent être diffusés dès la formation initiale qui doit être structurée, suffisamment étalée dans le temps et dispensée par des formateurs de qualité. Les instructeurs de conduite doivent être capables d'enseigner sur ces nouveaux sujets.

Le projet MERIT a pour objet de faire le point actuel de la situation, de tracer les perspectives pour l'avenir de la profession d'instructeurs de conduite et de fixer également des critères minima pour pouvoir exercer cette profession, tant au point de vue du recrutement que de la formation initiale puis continue au long de la carrière.

Le rapport final, du 30 juin 2005, est consultable sur le site de la CIECA : www.cieca.be.

Nov-Ed (Novice Drivers Pilot Projects evaluations): l'étude Nov-Ev est une suite du projet Advanced et a eu pour objectifs de mesurer l'influence d'une formation de 2^e phase sur les connaissances, les habiletés, les attitudes et comportements des participants, conducteurs novices. L'autre objectif est de fournir aux organisations des Etats membres des arguments pour développer cette formation 2^e phase.

Les conclusions viennent d'être remises et font apparaître que les lignes directrices d'Advanced restent valables et qu'il est nécessaire de se concentrer sur les plus hauts niveaux de la matrice GADGET. Un contrôle de la qualité par des organismes indépendants est indispensable. En effet, réalisée dans des conditions insatisfaisantes, la formation de 2^e phase pourrait s'avérer contre-productive au niveau de la sécurité routière. La qualité des formateurs joue un rôle primordial. Ils doivent être formés spécifiquement pour ce type d'enseignement (capacités élevées de coaching et de communication).

QUAVADIS : Projet sur une nomenclature européenne précise et standardisée de tous les équipements pouvant être utilisés et recommandés pour la conduite des personnes présentant un handicap. Ce projet pourrait également conduire à une labellisation des équipements (www.car-adaptation.org).

ROSITA 2 : Etude sur la faisabilité et la fiabilité des tests de détection des drogues dans la salive et dans le sang. Fiabilité des appareils selon les drogues concernées. (cf. site de la Commission européenne)

A noter, en complément de cette étude, un groupe de réflexion et de recherches a été mis en place par la Commission sur le thème Alcool, drogues et médicaments. La Commission a demandé à ce groupe de lui présenter des recommandations d'ici la fin de l'année.

TEST (Toward European Standards for Testing) : il s'agit de l'analyse du contenu, du lieu et de la durée de l'examen de conduite pratique en vue de l'obtention du permis de conduire catégorie B. Les principaux objectifs du projet TEST sont les suivants : définir la relation entre la durée de l'examen, le lieu, la date et le contenu, vérifier si l'examen organisé dans différents pays européens ou dans différents centres d'un même pays est identique et requiert les mêmes aptitudes et dispositions pour tous les candidats, évaluer si le problème du taux élevé d'accidents chez les jeunes conducteurs et les conducteurs en apprentissage est pris en charge et si l'examen de conduite y apporte une solution.

Les conclusions du rapport viennent d'être publiées (site CIECA : www.cieca.be).

ANNEXE 7
PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ENQUÊTE SUR LES
NORMES RELATIVES AUX MONITEURS D'AUTO-ECOLES
(2004)
PROJET MERIT DE L'UNION EUROPEENNE

Age minimum requis

| Age requis | 24, 25 ans | 21, 22 ans | 20 ans | 18 ans | Pas mentionné |
|------------|---------------------------------------|---|-------------------------------|---------------------|-------------------|
| Pays | Chypre, République Tchèque, Slovaquie | Autriche, Danemark, Estonie, Finlande, Allemagne, France (1) , Grande Bretagne, Hongrie, Italie, Irlande du Nord, Norvège, Suède, Suisse | Luxembourg, Portugal, Espagne | Belgique, Pays Bas, | Irlande, Lituanie |
| Nombre | 3 | 13 | 3 | 2 | 2 |

(1) du fait de l'application du permis probatoire, la France, qui permettait l'entrée dans la profession dès 18 ans, rejoint le groupe de pays qui exigent 21 ans,

Durée et niveau de l'enseignement scolaire

| Scolarité | Aucune exigence | Secondaire inférieur jusqu'à 16 ans | Bac ou fin de scolarité, 18 ans |
|-----------|--|---|---|
| Pays | Danemark, Estonie, Grande Bretagne, Grèce, Irlande, Irlande du Nord, Slovaquie | Belgique, France , Luxembourg, Pays Bas, Espagne | Autriche, Chypre, République Tchèque, Finlande, Allemagne, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne, Portugal, Suède, Suisse |
| Nombre | 7 | 5 | 14 |

Expérience dans le domaine de la conduite

| Durée d'expérience de la conduite | Aucune expérience exigée, sauf le permis de la catégorie visée | 2 ans | 3 ans | 4 ou 5 ans |
|-----------------------------------|--|-------------------------------|--|--|
| Pays | Belgique, Grèce, Irlande, Italie, Pays Bas, Espagne | Hongrie, Luxembourg, Portugal | République Tchèque, Danemark, Estonie, Finlande, France (1) , Allemagne, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne, Slovaquie, Suède, Suisse | Chypre, Grande Bretagne, Irlande du Nord |
| Nombre | 6 | 3 | 13 | 3 |

(1) Auparavant sans expérience exigée, la France rejoint ce groupe de pays, du fait de l'application du permis probatoire

11 pays (Belgique, Danemark, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Pays Bas, Pologne, Espagne et Suède) n'imposent aucune exigence en matière d'absence d'infractions routières. Les autres pays appliquent un ou plusieurs des critères suivants :

- Aucun retrait de permis,
- Aucune condamnation et ou contravention au cours des dernières années,
- Absence d'infraction concernant une conduite dangereuse ou sous l'influence de l'alcool,
- Obligation de fournir aux autorités des informations sur les infractions commises.

La France exige un casier judiciaire vierge et l'absence d'infraction routière.

ANNEXE 8
AVIS ECRITS SUR LE CONTENU DU RAPPORT
EXPRIMES PAR LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

- Contribution du Centre National des Professions de l'Automobile – Formation des Conducteurs (CNPA), lettre du 18 juillet 2005 de M Daniel BLOT, président
- Contribution de ECF – Association d'éducation et de sécurité routières, contribution du 13 juillet 2005 de M Gérard ACOURT, président, accompagnée d'un document sur l'Avant Permis de Conduire Accompagné, un Accompagnement Progressif de l'Apprentissage de la conduite Automobile (APCA)
- Contribution de l'Union Nationale Intersyndicale Des Enseignants de la Conduite (UNIDEC), lettre du 13 juillet 2005 de M Jean-Louis BOUSCAREN, président.

A- CONTRIBUTION DU CENTRE NATIONAL DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE (CNPA)



CONSEIL NATIONAL DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE

Formation des Conducteurs

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
Arche de la Défense – Paroi Sud
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX

A l'attention de M. Claude LIEBERMANN.

Suresnes le 18 juillet 2005.

Monsieur le président,

C'est avec une grande satisfaction que nous avons participé aux travaux que vous avez conduits concernant la rénovation des rapports entre les écoles de conduite et l'administration. Nous nous félicitons de l'ambiance qui a présidé aux débats. Nous avons ainsi pu avancer dans un large esprit d'ouverture. Le rapport final que vous nous avez transmis appelle de notre part un certain nombre de commentaires.

L'introduction précise bien les rôles et responsabilités de chacun dans le système de formation à la conduite, même si on peut regretter que l'application sur le terrain soit encore ici et là un peu éloignée de la description qui en est faite.

I/. Reconnaissance économique et sociale des écoles de conduite.

Les deux premières propositions n'appellent pas de notre part de remarque particulière. La connaissance de l'outil statistique est positive dans la mesure où elle permet de mieux comprendre la place du secteur professionnel de l'enseignement de la conduite. C'est cette connaissance qui permettra d'argumenter en faveur de la troisième proposition, qui nous paraît essentielle : rendre plus forte la représentation professionnelle et interprofessionnelle du secteur.

Vous soulignez les liens étroits que nous entretenons avec les métiers de l'automobile, concrétisés à travers notre rattachement à la convention collective des "services de l'Automobile". Celle-ci doit être conservée dans la mesure où elle nous rattache contractuellement à une branche professionnelle forte et reconnue. Elle permet par ailleurs de mutualiser les fonds de la formation professionnelle afin d'optimiser les moyens nécessaires à la prise en compte des besoins importants en matière de formation et d'appartenir à un groupe d'institutions de retraite, de prévoyance et de mutuelle puissant ce qui dans le contexte social actuel est important.

Par ailleurs, il est faux de prétendre, comme certains, que cette convention n'est pas adaptée à l'enseignement de la conduite. En l'intégrant, nous avons conservé toutes les spécificités de l'ancienne convention collective de l'enseignement de la conduite : grille des qualifications, grille des salaires, amplitude du travail, clause de non-concurrence, etc. La particularité de notre métier s'en est trouvée ainsi préservée.

Concernant la proposition 5, nous pensons également que la remise en ordre de la profession est plus que nécessaire. Votre mission n'aura pas atteint son objectif si elle ne s'opère pas. Faut-il ou non créer une instance comparable à un conseil de l'ordre ? Les discussions à venir en décideront. Quoi qu'il en soit, nous attendons sur ce point des pouvoirs publics une volonté ferme et non équivoque de faire appliquer les réglementations pour y parvenir.

II/. Recrutement et formation des enseignants.

Nous sommes a priori favorables à la proposition 6 consistant à relever le niveau de recrutement des enseignants de la conduite. Il est d'ailleurs probable que cela deviendra une exigence européenne. Nous pensons également que la promotion d'une véritable formation par alternance est une bonne chose, à condition toutefois que celle-ci reste bien sous le contrôle du secteur professionnel et qu'elle serve véritablement à améliorer le niveau de l'enseignement de la conduite. Des contreparties devront être trouvées pour la profession afin de rendre acceptable cette alternance, et il ne faudra pas perdre de vue l'aspect financier de cette formation, qui devra rester accessible à tous, du point de vue du coût et de la durée.

Nous émettons de très vives réserves sur la nécessité d'instaurer des modules communs de formation entre IPCSR et enseignants de la conduite. Au-delà des aspects communs de sécurité routière, il s'agit de deux professions tout à fait différentes, et il n'apparaît pas forcément bon de mélanger les deux publics, même si on doit bien reconnaître que la plupart des inspecteurs viennent aujourd'hui du secteur professionnel. Nous ne sommes pas dans le cadre d'un tronc commun à l'issue duquel chacun choisirait sa voie. Au contraire, l'IPCSR entre en formation une fois admis au concours de sélection, tandis que c'est la réussite au BEPECASER qui conditionne l'accès au métier, mais seulement lorsque la formation est achevée.

Quant à la formation continue des enseignants, c'est une priorité qu'il faut aujourd'hui mettre en œuvre rapidement, et de façon réglementaire, après avoir procédé à l'indispensable réforme profonde du BEPECASER. La seule formation des exploitants à travers les stages de réactualisation de connaissances paraît aujourd'hui réductrice et inadaptée à la fois aux enjeux économiques et à ceux de la sécurité routière.

III/. Le dialogue Administration – Ecoles de conduite

La proposition 21 est selon nous la plus urgente à mettre en place. En effet, au-delà d'un renforcement du rôle et des attributions du CSECAOP, aujourd'hui indispensable, une instance de dialogue et de concertation au niveau local serait une grande avancée dans l'amélioration des relations entre l'Administration et notre secteur professionnel. Trop de départements souffrent d'une interprétation locale des textes réglementaires ce qui nuit à l'image des écoles de conduite vis-à-vis des consommateurs et c'est un facteur aggravant de la concurrence déloyale dont de nombreux établissements sont les victimes. Par ailleurs, supprimer les coordinations départementales des instances de négociation clarifierait le débat, renforcerait la valeur des décisions prises au plan national et permettrait de mieux les appliquer.

IV/. Examens (organisation, attribution de places)

Nous approuvons globalement la répartition des tâches entre la préfecture et la DDE, concernant la gestion des permis de conduire et l'organisation des examens. Les délais d'enregistrement sont un véritable souci et il faut tendre à leur raccourcissement, dans l'attente d'une solution qui permettrait de gérer les inscriptions par voie télématique.

La méthode expérimentale de répartition de places d'examens, assortie des garanties que nous réclamons avec fermeté et doublée de la possibilité de gérer de façon systématique un contingent de places supplémentaires pour faire face aux situations difficiles, a le mérite de régler un certain nombre de situations que la méthode dite « Mayet » ne pouvait pas prendre en compte.

Cependant, nous attirons l'attention du ministre des transports sur le fait que seule une véritable politique de recrutement d'inspecteurs, s'inscrivant dans la durée, permettra de faire face aux besoins. D'autre part, il paraît intéressant d'introduire dans cette méthode l'assurance de pouvoir récupérer des places perdues du fait de la carence du service public (absences d'inspecteurs, intempéries, grèves, etc.) sans diminution du coefficient des mois suivants, par une application judicieuse du dispositif de péréquation. Ce sont ces places perdues injustement, et finalement jamais récupérées, qui exaspèrent les exploitants et renforcent le sentiment d'injustice et d'incompréhension.

VI. Résultats d'examens.

Nous restons vivement opposés à la communication des résultats d'examen (proposition 28), qui présente à nos yeux bien des aspects négatifs.

Il existe en effet différents taux, qui n'ont pas la même signification :

- Le taux de réussite en première présentation à l'examen pratique,
- Le taux global de réussite à l'examen pratique toutes présentations confondues,
- Le taux des examens tant théoriques que pratiques,
- Le taux de réussite aux seuls examens théoriques, etc.

Rendre obligatoire la publication du taux de réussite des seules épreuves pratiques serait réducteur car la formation est à la fois théorique et pratique. De plus, la place et la valeur de l'enseignement théorique sont primordiales dans la construction d'un comportement sécuritaire.

Publier les seuls taux de réussite à l'examen théorique ne paraît pas plus judicieux. Enfin, cette variété des taux ne peut que perturber le public qui ne saurait pas s'y retrouver, tandis que les plus malins sauraient bien choisir quel taux annoncer pour mettre en valeur de façon peut-être fallacieuse leur établissement.

Comparer des établissements de formation en se basant exclusivement sur leurs taux de réussite n'est certainement pas faire preuve d'objectivité. On ne peut comparer deux taux que si les critères qui les génèrent sont identiques. En l'espèce, de nombreux éléments sont susceptibles de les influencer :

- Des centres d'examen de difficultés inégales,
- Des publics différents suivant l'implantation des écoles de conduite,
- Des examens différents selon les parcours, les jours, les heures, etc.,
- Une évaluation unique, marquée par la personnalité de l'inspecteur, malgré tous les efforts tendant vers l'harmonisation du jugement, etc.

Tout cela rend impossible toute comparaison objective entre deux établissements de formation. Au contraire, cela ne peut générer que des effets pervers.

1. Le taux de réussite ne suffit pas à distinguer une bonne école de conduite.

Un établissement affichant un bon taux de réussite peut être perçu par le public comme un établissement dans lequel l'obtention du permis sera plus facile (et peut-être pour un moindre coût).

Or, plusieurs facteurs influencent directement le taux de réussite :

- Si le public est bon, l'enseignant peut être d'un niveau moyen, les résultats resteront satisfaisants
- Au contraire, un bon enseignant pourra apparaître comme incompetent, si le public est difficile

2. Aspect social

Afin d'apparaître comme de bonnes écoles, tant auprès du public que des donneurs d'ordres ou des organismes financiers, certains établissements pratiqueront des sélections drastiques en mettant en place des conditions d'inscription dissuasives.

Cette pratique conduirait à un effet social d'exclusion allant à l'encontre des dispositions souhaitées par tous.

On peut aussi facilement prévoir une augmentation sensible du volume de formation pour arriver à un meilleur taux de réussite. Même si c'est un aboutissement logique, est-ce vraiment le but recherché ?

L'idée a priori vertueuse de publier les taux de réussite serait très dangereuse, compte tenu du caractère très concurrentiel du secteur, et mettrait en danger certains établissements dont la valeur pédagogique est pourtant reconnue.

Notons enfin que la publication des résultats ne répond pas aujourd'hui à une véritable attente du public. Il paraît plus urgent de lancer une large campagne d'information sur l'importance de la qualité de la formation et sur les critères de choix d'un établissement. Ce serait certainement plus judicieux que publier « sèchement » des résultats difficiles à décoder.

VI/. Centres secondaires.

Nous approuvons complètement la proposition visant à traiter au cas par cas la situation de chaque centre, en fonction de critères liés à l'aspect technique de l'examen, mais aussi à la particularité de certaines zones rurales, de par leur complexité et leur sensibilité. Il est certain que dans ce domaine, rien ne doit être fait sans que soient respectés des délais minima permettant aux entreprises concernées de s'adapter.

VII/. Annonce différée des résultats.

Nous persistons dans notre demande, tout à fait justifiée, d'abandonner l'ADR partout où elle est appliquée. Seule l'annonce directe est porteuse d'une valeur pédagogique et le meilleur des CEPC restera toujours incompréhensible pour la grande majorité des candidats. Tout effort visant à l'amélioration de ce document nous paraît vain et condamné à terme. Nous en avons déjà eu la démonstration par le passé.

Quant à l'ADR, il est bien évident que son application et son extension ne répondent plus aujourd'hui aux objectifs de sécurité qui en ont été à l'origine. C'est plutôt une lassitude « politique » qui conduit encore aujourd'hui certains préfets à céder à quelques exigences minoritaires, tandis que rien ne vient vraiment menacer la sécurité des inspecteurs.

Par ailleurs, il faut aussi envisager un système qui permette de revenir en arrière. L'ADR devrait être conçue comme un dispositif de type « Vigipirate ». Un niveau rouge, lorsque la sécurité est effectivement et gravement menacée, mais aussi des niveaux intermédiaires (par centre d'examen) et une annulation du dispositif lorsque le retour à la situation normale est constaté.

Conclusion

Il est bien évident que notre réponse ne saurait être aussi exhaustive que le rapport qu'elle concerne. Cependant, nombre des propositions qu'il contient méritent une réflexion et une mise en œuvre rapides. Pour les professionnels, l'examen rapide des décisions les plus urgentes et peut être les plus simples à appliquer constituerait un immense espoir, d'autant plus apprécié que le découragement est grand, alors que chacun ressent bien l'urgence des réformes à entreprendre.

Aussi, nous demanderons parallèlement à l'administration d'organiser dès la publication de votre rapport une réunion destinée à définir les priorités d'action pour les mois et années à venir.

Nous vous prions de recevoir, monsieur le président, l'assurance de notre considération distinguée.

Daniel BLOT,
Président.



B- CONTRIBUTION DES ECF

Ecoles de Conduite Françaises

Contribution de
ECF
Association d'Education et de Sécurité Routières
Commentaires – Observations - Réflexions

PREAMBULE

Nous avons participé avec beaucoup d'intérêt et de plaisir aux travaux présidés par Claude LIEBERMANN et Henri LEGENDRE dont nous avons pu apprécier à la fois la rigueur, l'efficacité et l'ouverture d'esprit.

Nous avons été également très heureux de constater que les participants, issus des différents Services de l'Administration et des diverses Organisations professionnelles, ont TOUS travaillé dans un excellent esprit, constructif, volontaire et tourné vers l'avenir.

Nous espérons que les propositions et préconisations résultant de ces travaux aboutiront, le plus tôt possible, à une évolution positive du système Education/Evaluation dans tous les domaines abordés.

Comme il nous l'a été proposé, nous apportons, ci-après, une contribution complémentaire sur certains points du rapport afin de préciser notre position les concernant et, le cas échéant, préparer les futures travaux de réflexions et de mise en œuvre.

Proposition n° 2 : *en fonction des conclusions de l'étude socio-économique, mettre en place des critères objectifs de connaissance et d'analyse de la profession, dans sa diversité,*
Proposition n° 3 : *en fonction des conclusions de l'étude socio-économique, clarifier et rendre plus forte la représentation professionnelle et inter professionnelle des écoles de conduite*

Ces 2 propositions sont faites sous le préalable des conclusions de l'étude socio-économique en cours.
Il nous apparaît indispensable que celles-ci comportent un **compte d'exploitation prévisionnel** (virtuel) pour chacun des 4 ou 5 types d'écoles de conduite déterminés dans l'étude.
Ces simulations doivent pouvoir donner lieu à l'établissement de **monographies économiques de la profession.**

Proposition n° 4 : *améliorer la reconnaissance sociale de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, tout en conservant les liens actuels avec les métiers de l'automobile....*

Puisque, **par définition légale**, il s'agit d'une profession dont la vocation est effectivement :

- d'une part, l'enseignement de la conduite, et
- d'autre part, **l'enseignement de la sécurité routière,**

"Les liens actuels avec les métiers de l'automobile" nous semblent non pertinents et surtout **réducteurs.**

Proposition n° 5 : *renforcer la remise en ordre de la profession, afin d'assurer le respect des règles de concurrence et de la déontologie, en utilisant les services administratifs et le poids des organisations de consommateurs. Trois voies apparaissent utiles à court terme....*

Nous pensons que le **conventionnement des écoles de conduite est effectivement le seul moyen efficace** de promouvoir les établissements pratiquant un enseignement de qualité et de faire :

- soit **s'améliorer les autres** (ce sera la grande majorité d'entre eux),
- soit les **identifier**, aux yeux du public, **comme non conventionnés**.

Dans ces conventions, il sera très important :

- de prévoir les **différents enseignements** pour lesquels l'établissement est conventionné en fonction de ses compétences et qualifications.
- de prévoir les **conditions qualitatives de conventionnement**
- de **permettre l'initiative et la créativité pédagogiques** (techniques, méthodes et outils) dans le respect des programmes et des objectifs de sécurité routière.
- de prévoir les **suivis et le contrôle** du respect du cahier des charges.

Proposition n° 6 : *mettre en chantier une réforme d'ensemble du recrutement et de la formation des enseignants de la conduite, anticipant sur les recommandations à l'étude au niveau européen, dans le cadre du projet MERIT*

Une formation permettant d'acquérir les compétences nécessaires pour traiter les objectifs de formation des conducteurs définis en lien avec les conclusions de l'étude MERIT (matrice GDE), est le **but à atteindre le plus rapidement possible**.

Il en est de même pour les **propositions 8 et 9**, visant à la création de **plans de carrière** des enseignants et à leur **formation continue obligatoire**.

Mais, ayons, d'une manière très claire, à l'esprit que ces propositions, louables et nécessaires pour l'avenir d'un enseignement de qualité, **resteront vœux pieux si une solution au problème des conditions économiques (et donc des conditions de salaires) n'est pas préalablement résolue...**

...Par la mise en place **urgente** des **monographies** économiques et des **conventionnements** cités plus haut.

Pour ce qui concerne La mise en place de **certificats spécialisés** tenant compte de la diversification des fonctions d'enseignement de la conduite, par type de permis, enseignement théorique et enseignement pratique, formation post permis, rendez-vous d'évaluation...

Les certificats de compétences spécialisées que nous avons déjà proposés avec le CNSR et l'UNIDEC en 1996 (Table Ronde), permettraient la garantie de plus de compétences et le développement de plans de carrière tels que préconisés ci-dessus.

L'accès à une **licence professionnalisée** pour ceux qui veulent développer leurs qualifications ou leurs compétences professionnelles en vue de diversifier leurs activités, paraît une excellente chose à condition que, dans le cursus d'un enseignant de la conduite et de la sécurité routière, le **BEPECASER** (le cas échéant amélioré) **reste, dans tous les cas, le premier maillon obligatoire de la chaîne**.

Il est important de prévoir l'accès à cette licence par la VAE pour les titulaires du BEPECASER avec expérience professionnelle.

Proposition n°10 : *développer l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), tout en maintenant et même en faisant progresser sa qualité, dans le cadre des conventions qui seront prévues avec les écoles de conduite en application des propositions du rapport BERTRAND.*

Nous insistons sur l'**intérêt fondamental d'aller vers une généralisation d'une filière de formation de type AAC**, comportant une phase de conduite accompagnée.

Nous rappelons ci-après un résumé de la proposition ECF, soutenue par l'Unidec, et le CNSR, sous le nom de projet : **Apprentissage progressif de la conduite ou L'AAC pour tous**.

Une fiche de synthèse de cette proposition est jointe à la présente contribution.

Proposition n° 13 : à partir du bilan des expériences engagées, mettre en place, en concertation avec la profession, une stratégie progressive, mais rapide, d'extension de la nouvelle méthode de répartition ...

Nous sommes complètement de l'avis des organisations professionnelles comme l'Unidec, Unic, Cnsr, Fnec et Snica FO Ipscr, qui sont **d'accord sur la période de référence "proposée"** dans la "nouvelle méthode d'attribution de places", soit **12 mois**. Mais qui **rejettent la "population de référence" retenue**.

Il nous apparaît **souhaitable, cohérent, équitable, efficace et faisable**, puisque nous sommes dans une phase d'expérimentation, **d'expérimenter dans 2 ou 3 départements**, une méthode de répartition et d'attribution de places basée sur les besoins réels des candidats, comme par exemple :

- **l'attribution de places pratiques en fonction du nombre de reçus à l'épreuve théorique**.

D'autre part, s'il peut être nécessaire, dans certaines périodes, d'appliquer un coefficient en fonction des disponibilités des services, il est indispensable de **"comptabiliser" la réalité des "droits" sur la durée et dans le but d'une réelle transparence du système**.

Proposition n° 20 : relancer le CSECAOP sur la base d'une réflexion interne au conseil récemment élu : clarification des modalités électorales, recherche d'une participation plus importante, mise au point d'un règlement intérieur, consultation par l'administration élargie, en amont de la préparation des textes, association aux réflexions sur la connaissance de la profession et la mise en place des procédures de formation initiale et continue, association aux réflexions sur l'organisation des examens...

Il faut, avec objectivité, poser le problème de la **représentativité des enseignants de la conduite et de la sécurité routière** dans cette instance nationale :

Il y a plusieurs types d'établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière (cf les études socio-économiques de la profession).

On peut, a minima, constater que :

Les établissements peuvent être de **"tailles" différentes** depuis l'**absence** de personnel salarié **jusqu'à 350** salariés enseignants et administratifs (pour la même entreprise).

Certains établissements sont exploités en **nom personnel** et d'autres sous forme de **sociétés** (Sarl, Sa, Sas ou autres).

Dans ces derniers cas, le nombre **d'associés-exploitants** peut aller de **1** (sté unipersonnelle) à **350**.

Certains établissements (la majorité) ont une seule activité : **préparation aux permis** de conduire (B, B+A, B+A+C, ...)

D'autres établissements, outre les activités liées à la préparation à tous les permis de conduire, ont une activité significative de **sensibilisation, d'éducation et de formation à la sécurité routière**, telles que :

- . interventions dans le **milieu scolaire**
- . interventions dans les **entreprises publiques et privées**, notamment dans le cadre de la **Gestion du Risque Automobile dans l'Entreprise**.
- . organisation de "**journées de sécurité routière**"
- . organisation de stages de sensibilisation dans le cadre du **permis à points**.

D'autres établissements, enfin, agissent –pour une par importante voire majoritaire de leurs activités- dans le cadre de la **formation professionnelle**, et notamment :

- . **FIMO** (Formation Initiale Minimale Obligatoire) pour les conducteurs routiers.
- . **FCOS** (Formation Complémentaire Obligatoire de Sécurité) obligatoire, tous les 5 ans, pour les conducteurs routiers.
- . **CACES** (Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité) : Chariots élévateurs, engins de travaux publics,
- **Taxis - Bepecaser** – etc...

Il est incontestable que ces établissements n'ont pas tous les mêmes structures sociales et donc n'ont pas tous les mêmes contraintes, préoccupations, modes de gestion.

Puisque CSECAOP signifie Conseil Supérieur de l'Enseignement de la Conduite Automobile et de l'**Organisation de la Profession**, il est indispensable, et équitable, que **chaque type d'établissement soit représenté au sein de cette instance et ce, dans une proportion correspondante à la réalité professionnelle** :

- en fonction du nombre d'entreprises
- en fonction du nombre d'établissements par entreprise
- en fonction du nombre d'exploitants-associés
- en fonction de l'importance de l'activité dont les indicateurs peuvent être : le nombre de salariés et/ou le chiffre d'affaires et/ou le nombre d'élèves ou de stagiaires formés annuellement.

Pour ce faire, la solution la plus facile à mettre en œuvre et la plus logique est probablement la **création de collèges électoraux** (en nombres et compositions à définir) comme d'ailleurs sont gérés électoralement de nombreuses instances professionnelles : telles que les chambres de commerce, les chambres de métiers.

Proposition n° 28 : assurer progressivement une communication publique, par INTERNET, des résultats dans chaque département, les conditions, les critères et les étapes accompagnant cette communication répondant aux souhaits de garde fous exprimés ci-dessus et devant être mis au point et suivis dans le cadre d'une concertation approfondie avec le CSECAOP et les CDECSR.

Par souci de qualité de formation et d'équité, nous sommes contre toute publication des résultats aux examens, comme d'ailleurs le sont TOUS les professionnels :

. Faire du résultat à l'examen l'indicateur du "bon" établissement d'enseignement c'est **encourager, pousser, au bachotage** sans retenu ; et donc supprimer toute notion d'éducation à la sécurité routière.

. C'est aussi **inciter**, voire imposer, le **recours à la sélection** des candidats par les écoles de conduite. Cela donnerait lieu à une véritable **discrimination** gravement préjudiciable aux publics les plus en difficulté sociale.

. D'autre part, on ne peut pas tenir compte de cette façon d'un examen **non homogène**. Et c'est le cas, obligatoirement, de l'épreuve pratique puisque subjective par définition. Les énormes différences de taux de réussite pratique constatées d'un inspecteur à l'autre, pour un même centre, une même école de conduite et donc une même population d'élèves et d'enseignants, prouvent cette hétérogénéité incompatible avec l'affichage des résultats pratiques.

. Seuls les résultats théoriques, forcément homogènes, pourraient donner lieu à publication, et encore faudrait-il poser là, et le résoudre, le problème des différents publics..

L'Avant Permis de Conduire Accompagné Un Apprentissage Progressif de la Conduite Automobile [A.P.C.A] Une meilleure formation pour tous

Sommaire

1- Introduction : des dispositions **efficaces et simples** à mettre en œuvre, dans le **Continuum Educatif du Citoyen Usager de la Route**.

2- Les principes essentiels de l'APCA

- 2.1- Une formation initiale de meilleure qualité
- 2.2- Une attestation de Fin de Formation Initiale valorisée et validée
- 2.3- Une phase de conduite accompagnée, possible, de 3 mois à 3 ans
- 2.4- Un examen pratique officiel, devant un inspecteur évaluateur

3- Les avantages essentiels de l'APCA

- 3.1- Des conducteurs mieux formés
- 3.2- Pas de stress pendant l'attente d'examen
- 3.3- Meilleurs résultats à l'examen pratique

1- Introduction

On sait que l'AAC (**apprentissage anticipé de la conduite**) constitue le **vrai progrès de ces 30 dernières années** en matière de formation du conducteur.

Les **jeunes** qui peuvent bénéficier d'une formation, de qualité, inscrite dans cette filière, **sont en meilleure sécurité sur la route**.

Les **parents** et/ou accompagnateurs voient également leurs **attitudes et comportements, vis à vis du risque automobile, s'améliorer**.

Cependant, il faut déplorer que :

- **Moins de 25 %** des candidats au permis optent pour cette filière (accessible à n'importe quel âge).
Les principaux freins :
 - **Quand on a 16 ans**, le coût, bien qu'équivalent à une formation traditionnelle, est à investir plus tôt ; à un âge où **on n'a pas encore de ressources** (les parents sont en général les payeurs).
 - **Quand on a 18 ans ou plus**, on ne souhaite pas avoir l'obligation d'au moins **1 an** de conduite accompagnée avant de pouvoir présenter son examen ; **on a besoin de son permis rapidement**.
- **Tous les enseignants de la conduite ne sont pas formés à cette pédagogie** et certains ne font rien d'autres que du bachotage, même dans une filière apparemment AAC.
D'où une partie des élèves en AAC qui **ne bénéficient pas du «plus» sécurité routière** que cette filière doit apporter.

Comment obtenir que TOUS les futurs conducteurs bénéficient des atouts incontestables de la conduite accompagnée ?

En créant une filière qui conserve les nombreux avantages de l'AAC tout en **supprimant ses lacunes et les contraintes ressenties**.

2- Les principes essentiels de l'APCA

2.1- Une formation initiale de meilleure qualité

- Conforme au **Programme Nationale de Formation (PNF)**
 - . dans ses **objectifs essentiels** (cf livret d'apprentissage)
 - . dans son **contenu** et dans **l'alternance théorie et pratique**.
 - Dans une **école de conduite identifiée par un Label**
 - . sous **convention** avec l'Etat
 - . dont les **enseignants sont spécialement formés** et **régulièrement recyclés**
 - . et qui accepte, sans réserve, les **contrôles des services** qui veillent au respect de la convention.
- Ce **conventionnement** et ce **label** sont ouverts à toute école de conduite qui s'engage, et effectue les mises aux **normes nécessaires préalables** à la signature.*
- Ils sont reconduits annuellement sous réserve du **respect du cahier des charges**.*



2.2- Une attestation de Fin de Formation Initiale (AFFI) valorisée et validée

- Pour la partie théorique : par la réussite à l'ETG (Epreuve de théorie générale)
- Pour la pratique : à la suite d'une évaluation "collective"
 - . d'après des "standards" mesurables
 - . à chaque fois que possible, en présence du ou des parents ou accompagnateur(s)
 - . avec un formateur inhabituel.
 - . de manière aléatoire, présence d'un inspecteur évaluateur.

2.3- Une phase de conduite accompagnée, possible, de 3 mois à 3 ans

Avec un accompagnateur "impliqué" (âgé de 28 ans au moins et minimum 3 ans de permis)

- "inFormé" par l'école de conduite (il assistera à la validation de la 4^{ème} étape du PNF), ainsi qu'à la séance d'évaluation AFFI
- aidé par un fascicule guide-conseil
- assisté par un ou des rendez-vous pédagogique(s) à l'école de conduite (1 au moins).

2.4- Un examen pratique officiel, devant un inspecteur évaluateur

- Dans des conditions améliorées
- Qui ne peut se passer qu'à partir de 18 ans révolus
- Après une demande d'examen déposée 3 mois plus tôt.

3- Les avantages essentiels de l'APCA

3.1- Des conducteurs mieux formés

- Dans des écoles formées et régulièrement recyclées, conventionnées et labellisées.
- Des conducteurs mieux formés et ayant acquis de l'expérience avec un accompagnateur.

*Et même si cette expérience est de courte durée (au moins 3 mois quand même)
c'est un énorme progrès par rapport à la situation actuelle
où 75% des nouveaux conducteurs ne bénéficient pas du tout de conduite avec accompagnateur.*

- d'où un intérêt fort en terme de sécurité routière.
- Sans nécessité de prendre des leçons supplémentaires
d'où un intérêt économique sensible pour le futur conducteur

3.2- Pas de stress pendant l'attente d'examen

- Pas de stress pendant l'attente pour passer ou repasser un examen :
le candidat peut conduire quand même et donc acquérir de l'expérience
d'où une baisse du risque d'agressivité à l'égard des inspecteurs du permis de conduire.

3.3- Meilleurs résultats à l'examen pratique d'où

- Coût moindre pour le candidat
- Le Permis est obtenu plus facilement à la première passation

3.4- Temps d'inspecteurs évaluateurs dégagé

- Temps d'inspecteurs évaluateurs dégagé pour qu'ils puissent jouer leur rôle de **Conseillers Evaluateurs** et **participer**, de manière aléatoire, aux **séances d'Evaluation** organisées par les Ecoles de Conduite en vue de délivrer les **Attestations de Fin de Formation Initiale**.



C- CONTRIBUTION DE L'UNIDEC (Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la Conduite)

Monsieur Claude LIEBERMANN
Président du CSECAOP
IGPC
Ministère des Transports
Arche de la Défense
Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Objet : réflexions UNIDEC sur rapport

Montpellier, le 13 juillet 2005

Monsieur le Président,

Je viens par la présente vous transmettre les réflexions de l'UNIDEC sur le rapport que vous avez rédigé à la demande de monsieur le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routière.

Je tiens à souligner le plaisir que nous avons eu de travailler sous votre Direction et celle de monsieur LEGENDRE, le débat a été constructif, souvent consensuel, toujours serein.

Comme vous le verrez dans le document transmis nous sommes en accord avec une grande majorité de vos propositions et nos réflexions sont une ultime contribution pour mieux exprimer nos attentes, nos espérances et nos besoins.

Nous mettons, comme vous, beaucoup d'espoir dans les suites que la DSCR donnera à ce rapport ; il revêt une importance capitale dans les objectifs que vous vous êtes fixés :

- Renover les relations entre l'Administration et les écoles de conduite
- Améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite et de la Sécurité Routière.

Dans tous les cas, ce rapport aura apporté sa pierre à l'édifice dans l'objectif majeur du présent quinquennat, la lutte contre l'insécurité routière, il appartient maintenant à l'Administration et au Pouvoir Politique de lui donner les suites qu'il mérite.

Recevez, monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

Le Président Délégué Général

Jean Louis BOUSCAREN

30 PROPOSITIONS
POUR
RENOVER LES RELATIONS
ENTRE L'ADMINISTRATION ET LES ECOLES DE CONDUITE
AMELIORER LA QUALITE ET L'EFFICACITE DE
L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE

Rapport du groupe de travail
Présidé par
Claude LIEBERMANN et Henri LEGENDRE,
Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées

Juin 2005

CONTRIBUTION DE L'UNION NATIONALE
INTERSYNDICALE DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE
(UNIDEC)

Remarque préliminaire :

Le titre dans sa deuxième partie devrait être «AMELIORER LA QUALITE ET L'EFFICACITE DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE ET DE LE SECURITE ROUTIERE».

UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE ECONOMIQUE ET SOCIALE DES
ECOLES DE CONDUITE

Propositions n° 1, 2, 3 :

Elles sous entendent que l'approche socio-économique confiée à l'université de Marne La Vallée sera réussie, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui avec l'impossibilité d'accès au fichier SUSE.

Elles nécessitent que soit faite une étude détaillée des prix de revient, transparente, de toutes les prestations proposées par les écoles. A partir de cette étude des monographies pourront être mises en place et pourra être clairement définie une notion à laquelle nous sommes très attachés, celle de «prix abusivement ou anormalement bas», qui permettra de déceler certains dysfonctionnements concurrentiels, tels que travail au noir ou dissimulé par exemple.

Proposition n° 4 :

Nous partageons l'analyse d'un besoin de reconnaissance de la profession et la nécessité de lui reconnaître un véritable statut, mais il n'est pas nécessaire de le garder lié avec les autres métiers de l'automobile avec lesquels nous n'avons rien à voir et dont au contraire il faudrait se dégager pour éviter les risques d'influence et de lobbying en terme de chaîne de consommation ; le permis de conduire est certes le maillon d'entrée de cette chaîne de consommation automobile, mais l'Education à la Sécurité Routière doit au contraire être déconnectée totalement de cette chaîne.

Proposition n° 5 :

«renforcer la remise en ordre de la profession, afin d'assurer le respect des règles de concurrence et de la déontologie, en utilisant les services administratifs et le poids des organisations de consommateurs».

Les remarques faites sur les trois premières propositions valent également ici.

Une école identifiée comme pratiquant des prix abusivement bas devra être contrôlée et pouvoir justifier que ses prix ne résultent pas de pratiques illégales et condamnables.

Pour un consommateur, un conventionnement est le seul moyen, autre que le prix, de choisir son école, car aujourd'hui toutes les écoles sont agréées et proposent un produit en apparence identique, il n'existe aucun moyen de distinguer les professionnels ayant de «bonnes pratiques professionnelles», et utilisant des programmes, des outils, des matières, des supports, et des méthodes innovantes et de qualité, dans le respect de la liberté d'initiative sur ces outils et méthodes, avec comme seule contrainte le seul objectif découlant du P.N.F., la Sécurité Routière.

Une instance professionnelle départementale pourra identifier les pratiques déviantes et les signaler aux services compétents de l'Etat pour enquête.

**LE NIVEAU DE RECRUTEMENT
LA FORMATION INITIALE ET CONTINUE
DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE**

Proposition n° 6 :

Réformer recrutement et formation initiale et continue des enseignants de la conduite et de la Sécurité Routière, est une nécessité et le gage de la volonté de la profession de s'inscrire dans une démarche de qualité et de progrès ; toutefois ici encore l'incidence économique est prégnante, on ne peut pas aspirer à avoir des enseignants de haut niveau si on n'a pas les moyens de leur servir des salaires décents.

Des modules, IPCSR et enseignants, communs permettraient d'unifier langage et jugement et faciliteraient le dialogue et les relations.

Des certificats de compétence spécialisés pour les enseignants, que nous avons déjà proposés avec ECF et CNSR lors de la table ronde de 1996, permettraient la garantie de plus de compétences et des développements de plans de carrière.

Concernant la Validation de certains acquis de l'expérience, notre organisation est à l'origine d'une proposition d'accès au diplôme d'enseignant groupe lourd par la V.A.E. pour des titulaires du BEPECASER ayant 3 ans d'ancienneté du métier de conducteur routier.

Plus d'alternance est souhaitable mais cela nécessite que les enseignants de la conduite et de la Sécurité Routière en formation puissent être habilités à dispenser certaines formations avant la possession de la totalité du diplôme, ils pourront ainsi pendant ces périodes d'alternance mettre en pratique les enseignements reçus.

La licence professionnalisée permettra effectivement, à ceux qui le souhaitent, d'acquérir de nouvelles compétences et partant de nouveaux champs d'interventions, toutefois cette licence doit s'inscrire dans la continuation d'un cursus dont la possession du BEPECASER doit rester un pré requis INDISPENSABLE.

IL est important de prévoir l'accès à cette licence par la V.A.E. pour les enseignants titulaires du BEPECASER ayant une bonne expérience professionnelle.

Proposition n° 7 :

La Gestion Prévisionnelle des Emplois est un outil nécessaire pour assurer la pérennité d'un secteur d'activité.

Proposition n° 8 :

«engager une réflexion entre l'administration et la profession sur les carrières des enseignants de la conduite».

Si on revient sur la proposition 6, il semble qu'il y ait un lien direct avec cette proposition, les enseignants ayant des certificats de compétence spécialisés pourront intervenir à tous les niveaux du continuum.

Proposition n° 9 :

«créer une obligation de formation continue».

Depuis la loi «Gayssot» qui a prévu la remise à jour des connaissances des exploitants nous réclamons la même mesure pour les enseignants, mais ici aussi nous aurons besoin des moyens économiques nécessaires pour satisfaire cette ambition.

**L'ORGANISATION DES EXAMENS
LA REPARTITION DES PLACES ENTRE ECOLES DE CONDUITE**

Proposition n°10 :

La généralisation de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), permettrait à la fois de :

- Remonter les résultats aux examens (pratique notamment)
- Améliorer la Sécurité Routière par la mise sur la route de nouveaux conducteurs ayant bénéficiés du tutorat et des conseils de leurs accompagnateurs (de préférence formés à cette mission), qui leur transmettent leur expérience.

Proposition n°11 et 12 :

L'interlocuteur unique est souhaitable pour les écoles de conduite, encore faut-il des processus clairement identifiés au niveau national pour que les pratiques soient identiques dans tous les départements, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Proposition n°13 :

La méthode de répartition expérimentée par l'Administration dans une douzaine de départements est inadaptée et surtout peut entraîner des effets pervers, le député Bertrand l'a bien identifié dans ses auditions et a demandé la plus grande prudence avant d'envisager son extension.

Si la période de référence proposée nous paraît convenir, il n'en est pas de même pour les populations de référence.

Nous venons de proposer à l'Administration d'expérimenter de nouvelles populations de références :

- **Population de l'Administration pour la théorie :** le nombre de candidats reçus à l'E.T.G. pendant la période de référence.

Cette population est inadaptée et incohérente, en effet plus j'ai de la réussite et plus j'ai de places d'examens alors que plus j'ai de la réussite et moins j'ai besoin de places d'examens...

- **Population proposée par l'UNIDEC pour la théorie :**

Les dossiers enregistrés pendant la période de référence.

- **Population de l'Administration pour la pratique :**

Les premières présentations pratiques de la période, là aussi cette population est inadaptée et incohérente, elle aura un effet très pervers, elle va inciter les écoles à présenter les premières demandes et à faire attendre les représentations pour ne pas se pénaliser.

- **Population proposée par l'UNIDEC pour la pratique :**

C'est là qu'il faut prendre en référence le nombre de candidats reçus à l'E.T.G. pendant la période de référence, car ce sont bien ces candidats Titulaires de l'E.T.G. qui déterminent le besoin réel et incontestable d'une école en places d'examens pratiques.

Proposition n° 14 :

R.A.S.

Proposition n° 15 :

«poursuivre les actions engagées par l'administration pour améliorer et rendre homogènes les procédures d'évaluation des candidats par les IPCSR» .

L'homogénéisation est nécessaire et indispensable, la crédibilité de l'examen du Permis de Conduire en dépend.

Proposition n° 16 :

R.A.S.

Proposition n° 17 :

R.A.S

**POUR UN DIALOGUE PERMANENT
ENTRE L'ADMINISTRATION ET LES ECOLES DE CONDUITE
AU NIVEAU NATIONAL ET AU NIVEAU LOCAL**

Propositions n° 18 :

«favoriser tout ce qui peut rapprocher les expériences des IPCSR et des enseignants de la conduite, travail commun pour la sécurité routière, parties communes dans les formations initiales et continues, voie spécifique aux enseignants de la conduite pour le recrutement des IPCSR, réunions communes par centre d'examen, à l'initiative des délégués...»

Cette proposition est à rapprocher de la proposition 6 qui prévoit une partie de formation commune aux IPCSR et aux enseignants. Au delà de la formation les rencontres et le dialogue doivent être permanents entre ces 2 acteurs majeurs du système formation/examen dans un souci constant d'améliorer :

- La qualité des examens
- La Sécurité Routière.

Proposition n° 19 :

«Le suivi d'enseignement...»

Ce sujet a toujours été un sujet sensible, il faut que le suivi d'enseignement se fasse, mais pas au détriment des examens pendant les périodes de places insuffisantes et il faut également que ces suivis soient faits par des personnels formés à cette tâche.

Proposition n° 20 :

«relancer le CSECAOP...»

Nous touchons ici un point important, si on veut, comme énoncé dans les premières propositions du rapport, une reconnaissance de la profession, il faut une instance représentant la profession crédible, efficace et prise en considération par l'administration, or :

- Le CSECAOP actuel n'est pas une instance crédible, représentative de l'ensemble de la profession, car il ne représente pas la vraie physionomie de celle-ci, le mode électoral d'un homme une voix ne prend pas en compte le poids réel des entreprises et certaines d'entre elles sont soit non représentées, soit sous représentées,
- Dans le collège exploitant, une entreprise unipersonnelle sans salarié vote une fois au même titre qu'une société avec plusieurs associés et des agences multiples employant de 50 à 350

salariés. (nous rappellerons pour mémoire que les élections dans les chambres de commerce accordent plusieurs droits de vote en fonction de l'importance de l'entreprise).

Nos propositions sur ce point sont connues mais non écoutées depuis de longues années, il faut réformer le code électoral, en créant un collège exploitant réservé aux entreprises de plus de 10 ou 20 salariés.

Il faut également en prenant en compte la loi «Gayssot», accorder un droit de vote à chaque agrément.

La non prise en compte de ces propositions amènera inéluctablement l'Administration à se couper des véritables interlocuteurs représentants de la réalité de la profession dans sa grande diversité (écoles intervenant dans toutes les phases du continuum, écoles intervenant dans la formation professionnelle aux métiers de la route, des transports, de la Sécurité Routière etc...)

- Dans le collège salarié, est-il normal de faire voter dans un collège salarié «fourre tout», les associés de sociétés, les épouses d'exploitants...

La réponse obligatoirement négative à cette interrogation nous amène à une proposition que nous faisons également depuis des années, il faut dans le collège salarié créer des sous-collèges permettant de distinguer entre les types de salariés, salariés de base et personnels d'encadrement ou responsables par exemple.

Proposition n° 21 :

La création d'une CDECSR spécifique à l'enseignement de la conduite et de la Sécurité Routière est pertinente, elle serait le lieu privilégié du dialogue permanent local, évoqué dans plusieurs autres propositions.

Elle ne devrait retenir comme base de la représentation professionnelle que la représentation issue des élections au CSECAOP.

Proposition n° 22 :

«généraliser les expériences réussies de rencontres (une fois ou deux fois par an) de l'ensemble des écoles de conduite d'un département ou d'un centre d'examen»

Accord total avec cette proposition constructive du dialogue, un plus serait que les délégués soient formés à l'animation et la conduite de réunions.

Proposition n° 23 :

«créer les conditions pour réduire progressivement le fossé actuel entre les enseignants de la conduite et l'Education Nationale»

Nous retrouvons ici la pertinence des certificats de compétence de la proposition 6, la mise en place de ces certificats donnera l'assurance à l'Education Nationale de la compétence des intervenants et de leur capacité à enseigner à des publics ciblés (jeunes enfants, adolescents...).

L'accueil de l'Education Nationale dans les écoles de conduite et de Sécurité Routière serait un plus pour gommer les fossés et renforcer la complémentarité.

Proposition n° 24 :

«définir, entre l'Education Nationale et les écoles de conduite, une charte destinée aux jeunes préparant le permis».

Nous y sommes tout à fait favorables.

Proposition n° 25 :

«susciter une participation plus forte des enseignants de la conduite aux actions de sécurité routière, notamment vis à vis des jeunes scolarisés»

Nous y sommes tout à fait favorables, mais la dimension économique du dispositif doit être prise en compte, au vu des objectifs, par la recherche des budgets, existants et accessibles.

L'EMERGENCE DES CONSOMMATEURS POUR UNE INFORMATION OBJECTIVE ET COMPLETE

Proposition n° 26 :

«utiliser les conventions qui seront passées en application du rapport BERTRAND et de la mission Permis à 1 Euro par jour».

La mise en place de ces conventions visant à mettre en avant les professionnels de progrès acceptant le respect d'un cahier des charges différent du simple respect de la réglementation est une démarche indispensable à l'avenir de l'Education Routière.

La communication des Pouvoirs Publics permettra aux consommateurs de faire la distinction entre les écoles qui au delà de la préparation au permis de conduire veulent réellement agir sur la Sécurité Routière, utilisant des outils et surtout des méthodes innovantes et de progrès.

Pour un consommateur, un conventionnement est le seul moyen, autre que le prix, de choisir son école, car aujourd'hui toutes les écoles sont agréées et proposent un produit en apparence identique, il n'existe aucun moyen de distinguer les professionnels ayant de «bonnes pratiques professionnelles».

Proposition n° 27 :

«Développer, au niveau des écoles de conduite, des enquêtes qualité, des démarches de certification et de labellisation»

Nous y sommes tout à fait favorables.

Proposition n° 28 :

«assurer progressivement une communication publique, par INTERNET, des résultats dans chaque département»

Nous sommes opposés et même hostiles à cette proposition, elle cultive «le culte du résultat» à un examen qui n'est en aucun cas l'objectif final de la formation ; en effet l'objectif de la formation est de conduire en toute sécurité, en tous lieux et en toutes circonstances, mettre en exergue les résultats conduira certaines écoles à pratiquer encore plus le bachotage aux examens au détriment de cet objectif final ; cette proposition est donc condamnable et dangereuse en terme de Sécurité Routière.

Nous rappellerons également pour mémoire que les résultats sont dépendants des populations formées et que les écoles sont dépendantes à ce niveau de leur implantation (à côté d'un lycée ou en zone sensible par exemple). Certaines écoles seront tentées, voire contraintes, d'opérer une sélection, c'est à dire de mettre en place une véritable discrimination au préjudice des populations en difficulté.

Nous rappellerons enfin que si les épreuves théoriques sont objectives et donc homogènes, il n'en est pas de même pour les épreuves pratiques qui, sont subjectives et donc non homogènes.

Proposition n° 29 :

«créer, au départ à titre expérimental, une procédure nationale de médiation»

Nous y sommes tout à fait favorables. Au niveau départemental, donc au plus près des parties en litige, ce rôle pourrait toutefois être dévolu à la CDECSR.

CONCLUSION

Proposition n° 30 :

«évaluer régulièrement, la première fois au bout de cinq ans, la mise en application des préconisations du présent rapport»

Nous y sommes tout à fait favorables.

Nous espérons seulement que le travail remarquable effectué sous l'autorité des deux signataires du présent rapport sera suivi d'effet et ne sera pas comme de nombreux rapports antérieurs classé sans suite.....

ANNEXE 9

GLOSSAIRE ET LEXIQUE

| Sigle | Explication |
|------------------|---|
| AURIGE | outil informatique de gestion de la cellule éducation routière (DDE et DSCR) |
| ADVANCED | étude européenne sur les formations post-permis pour les motocyclistes et les automobilistes |
| ADR | annonce différée du résultat : l'inspecteur écrit, après l'examen, au candidat pour lui annoncer le résultat. L'annonce directe, traditionnelle, consiste à donner la feuille de résultat au candidat, à la fin de l'examen |
| AAC | apprentissage anticipé de la conduite, dit conduite accompagnée : le jeune peut commencer, avec un accompagnateur, les cours de conduite dès l'âge de 16 ans, avec un accompagnement et un suivi pédagogique de l'école de conduite |
| APER | attestation de première éducation à la route (maternelles et classes primaires) |
| ASSR1 | attestation scolaire de sécurité routière, 1 ^{er} niveau (classe de 5 ^{ème}) |
| ASSR2 | attestation scolaire de sécurité routière, 2 ^{ème} niveau (classe de 3 ^{ème}) |
| ASR | attestation de sécurité routière, examen destiné aux jeunes qui n'ont pas pu, dans le milieu scolaire, passer les ASSR |
| BAFM | brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur |
| BEPECASER | brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière |
| BSR | brevet de sécurité routière |
| CDECSR | commission départementale de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière |
| CDECAOP | Commission départementale de l'enseignement de la conduite et de l'organisation de la profession |
| CDSR | commission départementale de la sécurité routière |
| CGPC | conseil général des ponts et chaussées (ministère de l'équipement) |
| CISR | comité interministériel de sécurité routière |
| CNPA | conseil national des professions de l'automobile |
| CNSR | conseil national de sécurité routière |
| CIECA | commission internationale des examens de conduite automobile |
| CSA | contrôle sanction automatisé, le dispositif des radars automatiques, fixes et mobiles |
| CSECAOP | conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession |
| DDE | direction départementale de l'équipement |
| DGCCRF | direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes |
| DPCSR | délégué du permis de conduire et de la sécurité routière |
| DSCR | direction de la sécurité et de la circulation routières |
| ECF | écoles de conduite française |
| EECSR | établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière |
| ER | éducation routière (sous-direction) |
| ETG | épreuve théorique générale (examen du code de la route) |
| EUCLIDE | outil informatique de gestion des examens théoriques |

| Sigle | Explication |
|---------------------------|---|
| GADGET. | Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology" ; ce projet a permis de mettre en place la matrice gadget ou matrice GDE (Goals for Drivers Education) |
| GDE | goals for drivers education, matrice fixant les objectifs de l'apprentissage de la conduite et de l'éducation des conducteurs |
| IGA | inspection générale de l'administration (ministère de l'intérieur) |
| INC | institut national de la consommation |
| INSEE | institut national des statistiques et des études économiques |
| INSERR | institut national de sécurité routière et de recherches, situé à Nevers, l'INSERR forme en particulier les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière |
| INRETS | institut national de recherches et d'études sur les transports et leur sécurité |
| IPCSR | inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière |
| NEPH | numéro d'inscription préfectoral harmonisé, premier numéro d'inscription à l'examen, qui suit le candidat, puis ensuite le conducteur |
| MEDRIL | "Medical Testing for the Driving Licence". Ce projet vise à évaluer la pertinence et l'efficacité des contrôles médicaux systématiques pour les conducteurs du groupe léger |
| MERIT | « Minimum European Requirements for driving Instructor Training » : exigences européennes minimales pour la formation des enseignants de la conduite |
| Nov-Ev | Novice drivers pilot projects Evaluation. Cette étude mesure l'influence d'une formation à la conduite de 2ème phase sur les connaissances, attitudes et comportements des conducteurs novices |
| Permis catégorie A | permis de conduire les motocyclettes |
| Permis catégorie B | permis de conduire les voitures de tourisme |
| Permis catégorie C | permis de conduire les véhicules du groupe lourd |
| Permis catégorie D | permis de conduire les véhicules de transport en commun |
| Permis catégorie E | permis de conduire les véhicules articulés |
| PPRR | plan de prévention contre les risques routiers |
| RAFAEL | registre des agréments d'exploiter les établissements, les centres de formation des enseignants de la conduite et les autorisations d'enseigner la conduite et la sécurité routière données par les préfets aux enseignants |
| RVE | rendez-vous d'évaluation destinés aux conducteurs novices |
| RVP | rendez-vous pédagogiques réglementaires pendant la phase de « conduite accompagnée » de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) |
| RV Perf | rendez-vous de perfectionnement destinés aux conducteurs expérimentés |
| SUSE | système unité des statistiques d'entreprises, mis en place par l'INSEE pour recenser les principales données relatives aux entreprises de toute taille |
| TEST | "Towards European Standards for Testing": étude sur les exigences techniques requises pour les centres d'examen pratique du permis de conduire et l'organisation des épreuves |
| VAE | validation des acquis de l'expérience, en particulier pour des enseignants |

GLOSSAIRE EUROPEEN

Principales études et travaux en cours

AGILE : étude sur le comportement des personnes âgées dans la conduite automobile.

L'objectif est de déceler quels sont les problèmes rencontrés (tourne à gauche, insertion, rond-points) et de voir si l'on peut mettre au point un certain nombre de tests, notamment sur simulateurs permettant de mieux aider les personnes ayant des difficultés manifestes mettant en danger leur sécurité et celle des autres usagers. Il ne s'agit pas d'exclure mais d'aider et de former. (www.agile.eu.be)

CONSENSUS : Projet portant sur les besoins spécifiques de certains conducteurs ; 3 domaines ont été privilégiés : l'épilepsie, la vision et l'ouïe et la compensation des handicaps.

L'idée est d'arriver à une nomenclature européenne de toutes les affections possibles avec leurs répercussions fonctionnelles en vue de créer un vaste réseau d'échanges entre spécialistes. (www.consensus-eu.org)

GLARE : Etude pour la mise au point de tests probants et faciles à réaliser concernant l'acuité visuelle, le champ visuel et l'éblouissement en fonction de différentes tranches d'âge (de 10 ans en 10 ans) – www.glare.be

IDEA : Projet portant sur la conception d'une formation standardisée pour les personnels concernés (médecins, psychologues, experts ..) sur les méthodologies applicables et sur les outils permettant de détecter et d'évaluer les personnes ayant des besoins spécifiques par rapport à la conduite automobile. (www.idea.upv.es)

IMMORTAL : Programme de recherche concernant le risque d'accidents associés aux différentes formes d'incapacités à la conduite et l'identification de critères appliqués à l'évaluation de la conduite.

Tous les domaines sont abordés dans le cadre de ce projet très important et tout particulièrement les incapacités dues à l'âge, aux maladies mentales, aux drogues et aux médicaments associés ou non à l'alcool.

L'objectif est d'étudier toutes les mesures de dépistage possibles et les contre-mesures à prendre. (www.immortal.or.at)

QUAVADIS : Projet sur une nomenclature européenne précise et standardisée de tous les équipements pouvant être utilisés et recommandés pour la conduite des personnes présentant un handicap. Ce projet pourrait également conduire à une labellisation des équipements (www.car-adaptation.org).

ROSITA 2 : Etude sur la faisabilité et la fiabilité des tests de détection des drogues dans la salive et dans le sang. Fiabilité des appareils selon les drogues concernées. (cf. site de la Commission européenne)

A noter , en complément de cette étude, un groupe de réflexion et de recherches a été mis en place par la Commission sur le thème Alcool, drogues et médicaments. La Commission a demandé à ce groupe de lui présenter des recommandations d'ici la fin de l'année 2005.