



Branche Education routière de la FNA

Madame Françoise DUMAS
Madame la Députée
Assemblée nationale,
126 Rue de l'Université,
75355 Paris 07 SP

Saint Ouen, le 24 janvier 2019

CONTRIBUTION ADRESSÉE DANS LE CADRE DE LA MISSION PARLEMENTAIRE SUR LE PERMIS DE CONDUIRE

Madame la Députée,

Dans la continuité de nos échanges, nous vous adressons cette nouvelle contribution, complémentaire à la précédente.

RAPPEL DES OBJECTIFS

Nous partageons l'objectif de la mission parlementaire d'aboutir à des propositions permettant de garantir l'accès de tous au permis de conduire, partout, dans des délais raisonnables et à un coût maîtrisé.

CONSTAT ET RECOMMANDATIONS

Il est évident qu'une réforme de l'accès à l'examen s'impose afin de réduire les délais d'attente et le coût global du permis. Toutefois, l'expérimentation de la nouvelle méthode d'attribution des places d'examen prévue dans le cadre du rapport qui sera remis à l'issue de la mission parlementaire, en ce qu'elle organise une totale désintermédiation favorisera une infime partie des acteurs du marché et ce, au détriment des élèves et de l'accessibilité du Permis. (1).

Dans le cadre de l'expérimentation prévue, nous préconisons l'expérimentation, en premier lieu, d'une répartition des places d'examen en fonction de la capacité de production des auto-écoles (soit le nombre d'enseignants dont dispose l'établissement et éventuellement son nombre de voiture) afin de traiter équitablement l'ensemble des acteurs et de bénéficier à tous les candidats. Une telle expérimentation, pourrait être soutenue par l'ensemble des acteurs (2).

Ce rapport prévoit également d'assurer la transparence de la filière auprès des candidats. Les mesures proposées restent dans la logique de la situation actuelle et n'apportent pas plus de garantie aux candidats. Les mesures que nous proposons semblent plus efficaces (3).

Le dernier point concerne la partie réglementaire de votre rapport : l'agrément (4).

Fédération Nationale de l'Automobile

Immeuble Axe Nord

9/11, avenue Michelet - 93 583 Saint-Ouen Cedex

Tél. : 01 40 11 12 96 - Fax : 01 40 11 09 46 - contact@fna.fr - www.fna.fr

1. La désintermédiation totale de l'inscription à l'examen contribuera inévitablement à l'engorgement de l'examen pratique.

Simplifier le processus d'inscription à l'examen pratique en renonçant aux intermédiaires que sont les auto-écoles corrigera certains biais induits par la méthode actuelle qui n'est plus satisfaisante :

- Cela facilitera l'accès aux places d'examen pour les élèves.
- Rétablira une équité apparente entre tous les modes de formation (plateformes, loueur de voitures, autos écoles)

Toutefois, une telle méthode conduira à un abaissement du niveau des candidats ; par conséquent à un allongement des délais d'attente à l'examen ; au bénéfice d'une poignée d'acteurs présents sur le marché.

L'inscription à l'examen de candidats non évalués aura une quadruple répercussion puisque cela :

- Aggraverait le taux d'échec à l'examen comme le démontre l'évolution des résultats aux épreuves du code de la route dans les départements d'Ile de France (où les plateformes se développent)
- Allongera les délais d'attente pour obtenir une place puisque contrairement au code de la route, le nombre de places à l'examen pratique est restreint,
- Renchérira le coût global de l'apprentissage car les élèves devront passer plusieurs fois leur permis et reprendre des cours pendant l'attente d'une nouvelle place d'examen.
- Mettra en avant l'examen au détriment de la formation ! Ce qui est absurde vis-à-vis du continuum éducatif auquel vous tenez tant ! Le candidat, à l'instar de l'ETG, s'inscrira à l'examen et, ensuite, pensera à se former ou pas !

Surtout, la majorité des autos écoles de proximité ne pourront s'adapter à cette méthode : alors qu'elles n'ont souvent qu'un ou deux enseignants, comment pourront-elles accompagner leurs élèves sur plusieurs centres d'examens ? A des horaires qu'elles n'auront pas choisis ? Comment feront-elles si elles doivent accompagner plusieurs élèves à la même heure ?,...

Ce système ne permettra qu'aux acteurs digitaux et aux loueurs de se développer. Seuls eux seront en mesure de proposer une offre d'accompagnement à l'examen (à des tarifs non réglementés pour les loueurs !) et les autos écoles de proximité ne pourront plus proposer d'offre de formation attractive.

Si la méthode actuelle favorise les autos écoles de proximité en ne donnant pas un égal accès aux plateformes, la méthode préconisée, à l'inverse ne favorise que les plateformes et les loueurs de voiture double commande soit une infime proportion du marché : les candidats libres, contrairement aux données affichées sur les sites des plateformes ne représentent que 0,57% des candidats en 2017 (source ministère de l'Intérieur) et donc très loin des 20% du marché affichés.

Désintermédiaire ainsi l'inscription à l'examen revient à choisir un modèle et revient à demander à 99,4% des acteurs de s'adapter à un modèle minoritaire (les candidats libres) qui est nettement moins efficace que le système actuel car le taux de réussite des candidats libres est très faible (42% en 2017 avec une majeure partie venant d'auto-école, autour de 30% si on ne prend que les vrais candidats libres, contre 57% en moyenne tous candidats confondus).

2. Privilégier une répartition des places d'examen en fonction du nombre d'enseignants et de voiture par établissements garantira l'accessibilité au permis pour tous.

Une méthode simple :

Nous proposons de répartir un nombre fixe de places d'examens en fonction du nombre d'enseignants auquel on applique un coefficient départemental en fonction du nombre de places disponibles (il est possible de mixer cette méthode avec le nombre de véhicules possédés par l'établissement).

Cette méthode de répartition des places d'examen est extrêmement simple sur le plan opérationnel puisqu'elle s'articulera avec les systèmes informatiques existant aujourd'hui dans les préfectures (logiciel Printel par exemple) et s'organisera selon un calcul simple et unifié qui incite les établissements à optimiser la gestion des places qui leur sont confiées.

Très concrètement, la répartition des places d'examens devra s'effectuer selon le calcul suivant :

- Nombre d'enseignants équivalent temps plein (ETP) : 6
- Places attribuées par enseignant: 6
- Coefficient départemental d'attribution : 0.96
- Nombre de places attribuées : $(6 \times 6) \times 0.96 = 35$ places

- **Pour les exploitants/enseignants, comme ils n'ont pas de quota d'heures à respecter, on peut attribuer 8 places par mois.**

Une méthode vertueuse :

Répartir le nombre fixe de places en fonction du nombre d'enseignants met en place un cercle vertueux :

Le marché jouera pleinement son rôle : Ce mode d'attribution permet le développement de tous les acteurs respectueux de leurs élèves (adéquation entre le nombre d'enseignants et le nombre d'élèves).

L'intérêt de l'élève et de l'auto-école seront alignés : les places ne sont plus fonction du nombre d'élèves présentés : l'établissement présente donc ses élèves quand il les juge prêts et quel que soit leur rang de présentation. Nous mettons fin ainsi aux errements d'auto-écoles en auto-écoles d'élèves ajournés plusieurs fois et qui deviennent la proie de professionnels peu scrupuleux.

Le travail dissimulé sera pénalisé : la méthode incitera les établissements à respecter l'obligation existante de déclarer tout nouvel enseignant ou achat de véhicule (si les véhicules sont intégrés à la méthode).

L'évaluation de l'activité d'un établissement sera facilitée : le nombre d'enseignants (couplé au nombre de véhicule) permet d'affiner l'évaluation de l'activité réelle d'un établissement.

Une méthode conforme à la « loi Macron » :

Réviser la méthode d'attribution nationale des places d'examen en ce sens revient in fine à garantir la bonne application de la loi du 6 août 2015 dite « loi Macron ».

La loi Macron dispose à son article 28 que « l'accès aux épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire est un service universel. Tout candidat se présentant librement ou par l'intermédiaire d'un établissement ou d'une association agréé au titre des articles L. 213-1 ou L. 213-7, et ayant déposé une demande de permis de conduire se voit proposer une place d'examen, sous réserve d'avoir atteint le niveau requis ».

Pour conclure, nous vous proposons de recommander en priorité l'expérimentation de cette méthode dans les départements en difficulté car cette dernière :

- Préserve la qualité de la formation : contrôle par l'établissement du niveau du candidat avant examen,
- Réduit les délais et le coût : une formation de qualité réduit le taux d'échec à l'examen et désengorge la filière au bénéfice de tous,
- Permet l'instauration d'une concurrence libre et transparente entre tous les acteurs. Cette concurrence ne peut qu'être favorable aux élèves,
- Permet d'aligner l'intérêt des élèves et de tous les acteurs de la filière (plateforme, traditionnel...)

Si l'expérience n'était pas concluante, vous pourriez alors tester dans un 2nd temps la généralisation de la présentation en candidats libres.

Nous attirons votre attention sur le fait que dans les départements où vous testerez la présentation en candidats libres, de nombreuses auto-écoles traditionnelles risquent de fermer car elles ne pourront pas s'adapter à ce nouveau mode de répartition (pas la possibilité d'accompagner les élèves, pas la possibilité de suivre des élèves qui ne respectent pas leur conseil pédagogique...)

Dans ces départements, seuls les nouveaux acteurs pourront se développer rapidement. Aussi, si l'expérience n'est pas concluante, il est probable que malgré un retour en arrière, beaucoup d'établissements de proximité auront fermé leur porte définitivement.

3. Garantir la transparence aux candidats.

L'affichage du taux de réussite, qui vous semble être un gage de qualité et de transparence, comporte néanmoins quelques défauts pour la concurrence des auto-écoles et des inconvénients importants pour les candidats :

- Des établissements affichent des taux de réussite complètement erronés ou mensongés parce qu'invérifiables,
- Dans les grandes métropoles des enseignes vendent des formules à des prix exorbitants (près de 2000€ pour une dizaine d'heure de conduite), en proposant de passer le permis dans des départements où les taux de réussite sont supérieurs mais sans comparaison possible,
- Pour garantir un bon taux de réussite, des établissements n'hésitent pas à mettre la pression sur les candidats avec l'obligation de prendre toujours et encore plus d'heures de conduite.

Comment y remédier :

- Interdire aux auto-écoles et plateformes l'affichage des taux de réussite, sur tout support, tel qu'il se fait actuellement. C'est-à-dire au mieux disant,
- Pour ceux qui le souhaitent, autoriser cette publicité sur les supports numériques uniquement à condition qu'il y ait un lien vers le site de la Sécurité Routière sur la page des taux de réussite correspondant à l'établissement.
- Rajouter une mention obligatoire sur le contrat stipulant le site de la SR pour avoir les taux de réussite,
- Etablir des taux de réussite différenciés entre le permis B et l'AAC. Ceci afin de ne pas tromper le candidat sur des taux de réussites supérieurs mais non conformes à la filière choisie. Si le taux est supérieur dans certains départements, il l'est surtout parce que dans ces départements, l'AAC est la filière majoritairement suivie, contrairement aux grandes métropoles où elle est très minoritaire (par exemple 2 à 3 % à Paris). Ceci mettra fin à cette publicité mensongère du « c'est plus facile ailleurs »,
- Faire en sorte que le site de la SR soit mis à jour régulièrement pour que les taux soient affichés sur 12 mois glissants avec maximum 3 mois de décalage. Ceci pour permettre aux créations d'établissements d'avoir un taux de réussite officiel rapidement et non après 18 mois comme aujourd'hui.
- Calculer le taux de réussite de façon globale et non sur les 1^{ères} ou 2^{èmes} présentations. Un candidat qui a échoué 2 fois dans l'établissement X et qui est reçu au 1^{er} passage dans l'établissement Y, n'est pas compté dans le taux de l'établissement Y. Ce qui est injuste puisque pour l'établissement Y il l'a passé pour la 1^{ère} fois. L'autre avantage serait que certains mettraient moins de pression au candidat pour reprendre des heures de conduite.

4. La partie réglementaire de votre rapport :

Sur des jurisprudences inexistantes, vous préconisez de modifier l'arrêté de 2001 en ce qu'il octroie une portée nationale à l'agrément jusqu'à lors et de tous temps départemental.

Avantage :

- Aucun, sauf pour 2 % de la profession.

Inconvénients :

- Pédagogique : la formation du conducteur est encadrée par le **Référentiel pour l'Éducation à une Mobilité Citoyenne (REMC)**. L'objectif général est d'amener tout usager de la route à la maîtrise de compétences en termes de savoir-être, savoirs, savoir-faire et savoir-devenir, ceci notamment par les échanges et discussions avec ses pairs. Comment mettre en place le REMC avec des élèves éparpillés aux 4 coins de la France et sans local ? De même comment contrôler et diriger la pédagogie d'enseignants électron libes ?
- Economique : la multiplication d'enseignants ne fera que paupériser une profession déjà mal en point. Le risque sera pris par le candidat à l'instar de PERMIGO.
- Géographique : la multiplication de bureaux dans la même ville, la même rue sous couvert dans agrément départemental, régional ou national aura les mêmes effets que le point précédent : des structures fragiles économiquement et des enseignants pauvres ou exploités, avec toujours les mêmes risques pour le candidat.

- Sociétal :

« *Projet de société où l'engagement prend tout son sens et où le brassage social et territorial est une réalité* »

Objectifs voulus et déclarés par Monsieur MACRON au sujet du SNU. Toutes les auto-écoles de France de par leurs proximités et leurs pédagogies remplissent parfaitement tous ces critères.

Madame la Députée DUMAS, vous avez encore le temps de faire évoluer votre rapport dans le bon sens, en premier lieu celui du candidat qui aura ainsi un vrai choix et une vraie transparence ; mais aussi de sauvegarder l'un des piliers fondamental de la sécurité routière : l'Education Routière.

Les 11.000 entreprises et 30.000 salariés et autant de famille comptent sur votre sens de l'Etat, pour ne pas transformer le permis de conduire en un produit de consommation « cliquable », mais en un vrai passeport d'éducation de l'usager de la route tout au long de sa vie.

Nous vous prions de croire, Madame la Députée, en l'assurance de notre haute considération.

Monsieur Philippe COLOMBANI

Président de l'UNIC

L'Union Nationale des Indépendants de la Conduite –UNIC– branche éducation routière de la FNA, assure depuis plus d'une décennie **la défense exclusive des écoles de conduite**. En tant qu'organisation représentative de ces établissements, l'UNIC œuvre pour une revalorisation d'une profession confrontées à de nombreuses difficultés.

Fédération Nationale de l'Automobile

Immeuble Axe Nord

9/11, avenue Michelet - 93 583 Saint-Ouen Cedex

Tél. : 01 40 11 12 96 - Fax : 01 40 11 09 46 - contact@fna.fr - www.fna.fr