COMMISSION REFORME PLACES D'EXAMENS
1ère CONTRIBUTION DE L'UNIC

REFLEXIONS GENERALES

Madame la Présidente, mesdames et messieurs les participants

Suite à la réunion du mardi 24 septembre l'UNIC souhaite vous livrer ses premières réflexions sur les différentes remarques et pistes de travail qui sont ressorties au cours de cette réunion.

Si nous sommes réunis en cette fin d'année 2013 c'est bien parce que la réforme de 2008 se révèle être un échec en matière de résolution du problème des places d'examens au permis de conduire.
L'UNIC souhaite que les erreurs de 2008 ne se reproduisent pas et que nos réflexions soient centrées exclusivement sur l'intérêt de l'élève, loin de toute idéologie politique, loin de toutes arrière-pensées mercantiles.

Cette réforme doit permettre de renouer des liens de confiance et d'estime des élèves envers le système examen

Nous ne devons pas rater ce rendez-vous par des conservatismes d'arrière garde et des attitudes protectionnistes inutiles.

Nous souhaitons que tous comprennent notre approche pragmatique, aucune idéologie ne nous guide, seul l'intérêt du candidat nous préoccupe. Notre ambition est de permettre à tout demandeur de permis de conduire de l'obtenir dans un délai raisonnable, ce que le système actuel ne permet pas…

Sortons des schémas classiques que nous avons entendu lors de la première réunion, montrons nous innovants.

Nous proposons donc de penser autrement.

Ce qui est bon pour le candidat est immanquablement bon pour le système et rejaillira donc sur l'ensemble des acteurs du système.

UNIC
7, rue André Lebourblanc 78590 NOISY LE ROI
SIRET n° 452 276 454 00017
Tél : 01.30.56.64.64 – Fax : 01.34.62.94.63
www.unic-ae.org
www.auto-ecole-autrement.com

SUR LES MESURES D'URGENCE

En regard de la situation extrêmement dégradée du système et des marges de manœuvres très faibles, voir quasi nulles de la DSCR, nous pensons qu'il faudra veiller à ce que les mesures d'urgence soient limitées dans le temps.

Exemple pour illustrer : retirer les ipcsr des examens ETG (code).

Idée intéressante à priori, mais en pratique prenons l'exemple des Yvelines :
Dans les Yvelines il y a 20 journées d'ETG/mois, si nous retirons les ipcsr nous gagnerons 20 journées de pratique, chaque ipcsr examine 12 candidats par jour, soit 240 candidats examinés. Il y a dans les Yvelines 230 écoles de conduite, nous aurons gagné à peine une place par école de conduite par mois. C'est dérisoire, et ce n'est pas tout…
Lorsqu'un candidat vient passer l'ETG suite à une invalidation de son permis, il doit lui être délivré un nouveau permis. Qui le fera s'il n'y a plus d'ipcsr ?

Évidemment cet exemple est reproductible à l'identique dans l'ensemble des départements.

Pour autant, nous proposerons très rapidement quelques solutions envisageables.

SUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AAC

L'AAC a été lancée au début des années 80 avec le projet YVONNE, pour Yvelines Essonne, les deux seuls départements concernés par l'expérimentation.
La suite est connue, généralisation à l'Ile de France, puis, progressivement à tout le territoire national.
Si d'un point de vue pédagogique et coût pour le consommateur cette filière de formation semble être excellente force est de constater que son développement stagne depuis bien longtemps et ce, malgré la volonté des politiques, des enseignants de la conduite et de tous les acteurs de la sécurité routière.

Alors au risque de choquer, nous persistons dans le pragmatisme et malgré tous les efforts déployés (et ils ont été nombreux) nous pensons que l'AAC est arrivé au maximum de ses possibilités. Il faut accepter le fait qu'il a le mérite d'exister mais qu'il ne pourra pas diminuer le problème des places, et à fortiori encore moins le résoudre !

Là-aussi, que cette honorable commission ne s'engage pas sur cette fausse piste qui a déjà été suivie par la réforme de 2008, et qui nous a amenés là où nous sommes.

Si cette formule n'est pas plébiscitée par les consommateurs c'est qu'il y a de nombreuses raisons que nous ne développerons pas ici.

UNIC
7, rue André Lebourblanc 78590 NOISY LE ROI
SIRET n° 452 276 454 00017
Tél : 01.30.56.64.64 – Fax : 01.34.62.94.63
www.unic-ae.org
www.auto-ecole-autrement.com

Par ailleurs, lors de la réforme de 2008, nos amis assureurs nous avaient expliqué que l'accidentologie des jeunes qui ont suivis l'AAC n'est pas moindre que les autres, à part dans les tous premiers mois.

De plus, nous notons qu'à notre connaissance les autres pays de la communauté ne se sont pas empressés de nous copier.

Il en va de même avec la Conduite Supervisée. Lancée en 2008 elle n'a pas permis de résoudre le problème de places et n'est qu'un sas d'attente entre deux examens.

SUR LA NMA ET LE TAUX DE REUSSITE

Nous réunissons les deux dans le même chapitre car la NMA est basée exclusivement sur le taux de réussite.

Pour commencer nous rappellerons que seules l'UNIC et l'UNPFA se sont rapidement opposés à la NMA en faisant 4 procès contre cette méthode et qu'elles seules ont refusé la généralisation de cette méthode inique.
Nous constatons avec satisfaction que toutes les organisations professionnelles développent aujourd'hui les mêmes arguments que ceux que nous répétons inlassablement depuis 10 ans.

En fait la NMA est un système de gestion de la pénurie d'ipcsr et de mise sous pression de la profession. Ce système a été voulu pour mettre en difficulté les "mauvaises" auto-écoles, mauvaises au sens du taux de réussite, saint graal de la DSCR et des médias. Taux de réussite qui n'est en fait qu'un critère de performance et non de qualité.

La NMA est donc un système de pression. Pression de l'Etat sur les écoles de conduite avec répercussion de cette pression des écoles de conduite sur leurs élèves.

Ce qui a entrainé (entre autres) : une très forte augmentation des frais d'inscription aux examens demandés par les écoles de conduite (ce qui est rare est cher... nous connaissons des frais de 350€ juste pour un examen code !), une très forte augmentation du nombre de leçons de conduite prises par les élèves (souhaité par la DSCR), des délais d'attente énormes, voir des exclusions d'élèves, lesquels du fait qu'ils ont échoué au premier passage ne trouvent plus d'écoles de conduite sauf à payer des droits d'entrée exorbitants.
La DSCR, l'État et les politiques qui n'ont jamais voulu nous écouter sont responsables de cette situation calamiteuse.
Nous sommes attristés de constater que nos mises en garde sont restées vaines et que ce que nous avions annoncé, il y a dix ans, arrive aujourd'hui...

Réformer la NMA serait inutile du fait que, même si cette méthode est insupportable, c'est la faiblesse de la production des places d'examens qui pose problème. Cette méthode doit être éliminée, purement et simplement.

UNIC
7, rue André Lebourblanc 78590 NOISY LE ROI
SIRET n° 452 276 454 00017
Tél : 01.30.56.64.64 – Fax : 01.34.62.94.63
www.unic-ae.org
www.auto-ecole-autrement.com

Sur le taux de réussite… voilà encore une fausse « bonne idée » !
Il est vrai que cela peut être un indicateur intéressant mais ATTENTION cela reste un indicateur parmi d'autres et RIEN DE PLUS !

Si cette commission cède à la facilité en faisant croire que le taux de réussite est un élément déterminant, nous connaitrions un retour de bâton douloureux.

Ne soyons pas naïfs et dupes des conséquences de l'affichage des taux de réussite. La mise en avant de ce critère aurait pour conséquences :
- Une forte augmentation des tarifs dans les écoles ayant les meilleurs taux. La qualité se paie.
- Une pression maximale sur les élèves et une augmentation du nombre de leçons pour optimiser le taux de réussite. Nous serons dans un système de recherche de performance à tout prix.
- Un rejet des élèves ayant peu d'aptitudes à réussir l'examen.

En fait nous connaitrons les mêmes conséquences qu'avec la NMA...en pire.

Notons que dans les permis des catégories moto et groupe-lourd les taux de réussite sont excellents, supérieurs à 80%, et malgré cela les problèmes de places existent.

De plus, il est connu de tous que les candidats ayant réussi leur permis au premier passage ne sont pas les moins accidentogènes, cette approche de la recherche de la qualité par la performance nous semble décalée en regard des enjeux de sécurité routière.

Il y a dix ans nous n'avons pas été entendus sur la NMA, espérons que nous le soyons aujourd'hui sur le taux de réussite.

La vraie faute est celle que l'on ne corrige pas.

SUR LA QUALITE DE FORMATION

Nous n'hésitons pas à affirmer que dans notre pays nous avons une formation de qualité.

Ceci dit, des améliorations sont possibles et nous ferons des propositions en ce sens.

Nous sommes disposés à aborder ce sujet mais dans un groupe de travail spécifique.

La mission confiée à notre assemblée étant le problème des places d'examens.

SUR LE CONTROLE DES AUTO-ECOLES

Faut-il contrôler les écoles de conduite ?... Peut-être… mais sur quels critères et par qui ?

Il est évident, **que dans le système actuel**, les ipcsr ne peuvent pas contrôler les écoles de conduite.

En cas de changement de système, et après formation spécifique des ipcsr, alors l'UNIC sera disposée à envisager cette solution.

SUR LE BILAN de COMPETENCE

Nous pensons que l'introduction de la faute éliminatoire a été une erreur car elle va à l'encontre de l'idée même d'un bilan de compétence global.

Nous estimons, au même titre que le taux de réussite, que cette piste a déjà été explorée sans succès réel. Toutefois nous apporterons nos suggestions d'améliorations, mais dans un autre contexte que celui de la réforme des places d'examens.

SUR LE PERMIS PROBATOIRE

Nous proposons de le renforcer par l'instauration d'un stage post permis obligatoire en fin de probatoire.

SUR LE CLS, Comité Local de Suivi de la NMA.

A l'origine ce comité avait pour seul objectif de faire remonter au CNS, Comité National de Suivi de la NMA, les différents dysfonctionnements constatés en local.

Force est de constater que les CLS n'ont jamais rempli cet objectif. Essentiellement du fait que les délégués de la DSCR n'ont jamais inclus dans les comptes rendus les remarques négatives des représentants de la profession, de plus le Comité National n'a pas souvent été réuni.

Nous y voyons là, la volonté de la DSCR de ne pas aborder les sujets qui dérangent.

Actuellement les CLS sont devenus des comités d'attribution de places supplémentaires auprès desquels les exploitants viennent quémander de quoi travailler en se justifiants selon des critères établis par l'administration, seule décisionnaire. Administration qui utilise les syndicats comme caution à ses décisions.

SUR LE SYSTEME DE FORMATION ET D'EXAMEN.

Le système actuel ne permet pas aux différents acteurs de travailler sereinement !

La problématique de l'école de conduite :

UNIC
7, rue André Lebourblanc 78590 NOISY LE ROI
SIRET n° 452 276 454 00017
Tél : 01.30.56.64.64 – Fax : 01.34.62.94.63
www.unic-ae.org
www.auto-ecole-autrement.com

- le citoyen/élève/client lui impose de réaliser une formation la moins onéreuse et donc limitée au strict minimum obligatoire
- l'administration lui impose de présenter à l'examen exclusivement des candidats « parfaitement » biens formés et le sanctionne par la NMA si son sacro-saint taux de réussite n'est pas jugé satisfaisant avec des retombées qui peuvent mettre en jeu l'équilibre de son entreprise

Malgré cela, c'est son taux de réussite qui déterminera la viabilité de son entreprise, alors même qu'il dépend de paramètres qu'il ne maitrise pas :

- l'élève/candidat :
  - ses capacités intellectuelles, physiques, émotionnelles
  - son éducation, son vécu
  - ses disponibilités
  - ses capacités financières…
- l'examen :
  - le parcours
  - la circulation
  - la météo
  - l'IPCSR…

La problématique de l'IPCSR :

- l'administration lui « demande » de « sortir » 2 candidats sur 3 tout en veillant à la Sécurité Routière
- de par sa fonction, il impressionne le citoyen/candidat/administrable qui perd ses moyens et ne comprend pas toujours ses décisions (puisqu'elles ne lui sont expliquées que de manière codée et plusieurs jours après)
- du fait de son temps chronométré, il ne peut pas expliquer la sanction choisie

Comment le citoyen/élève, otage du système, pourrait-il se sentir serein dans ce contexte ?

SUR L'INFORMATION DU CONSOMMATEUR.

La CLCV, dans sa dernière étude affirme que les informations ne sont pas suffisantes et regrette une différence importante dans les tarifs.

Rappelons que les tarifs sont libres et qu'il n'est pas possible de revenir là-dessus.

L'immense majorité des écoles de conduite informent correctement leurs clients.

Nous pensons que la véritable bonne information se situe ailleurs que dans l'affichage.

Notons que lors de la 1ère réunion il a été indiqué que l'obligation des 20 heures de conduite minimales induit une mauvaise appréciation de la réalité pour l'élève.

Nous vous proposerons une solution d'information objective du consommateur avant son entrée en formation.

SUR LES PLACES D'EXAMENS

Nous souhaitons mettre le candidat au centre des débats car ce sont les 1ères victimes des délais d'attente aux examens du permis de conduire.

Ces délais d'attente sont la conséquence de l'inadéquation entre l'offre de places d'examen proposée par l'administration et la demande des candidats.

Il nous faut donc déterminer s'il faut modifier l'offre, la demande ou les deux, et dans quelles proportions.

Pour y parvenir, il nous faut un bilan pragmatique de la situation actuelle des candidats en échec qui éprouvent ce besoin de places inassouvi…

Il existe plusieurs profils de candidats ajournés :

1. Le candidat dont la prestation lors de l'épreuve est évaluée à un niveau suffisant mais qui fait une faute éliminatoire
2. Le candidat dont la prestation lors de l'épreuve est évaluée à un niveau insuffisant avec ou sans faute éliminatoire qu'il convient de partager en 2 groupes :
    a. la prestation du candidat ne reflète pas ses compétences réelles, démontrées auprès de son accompagnateur (parent pour l'AAC ou la CS et/ou formateur pour la formation traditionnelle)
    b. la prestation du candidat reflète effectivement ses incompétences réelles, démontrées auprès de son accompagnateur… Mais dans ce cas, la question suivante se pose : pourquoi un élève incompétent se retrouve en situation de se présenter à l'examen ?... Il convient de distinguer 2 cas :
        i. l'élève reconnait ses lacunes mais pour des raisons personnelles (difficultés financières, contraintes de temps…) « tente le coup »
        ii. l'élève ne reconnait pas son incompétence et considère être capable d'obtenir son permis

Derrière chacun de ces profils, il existe un candidat susceptible de souffrir de la situation actuelle de pénurie de places d'examen.

La mission de leur apporter une réponse nous a été confiée, et l'UNIC proposera des solutions pour que chaque candidat se sente enfin considéré à sa juste valeur et puisse obtenir son permis de conduire dans sans délai.

UNIC
7, rue André Lebourblanc 78590 NOISY LE ROI
SIRET n° 452 276 454 00017
Tél : 01.30.56.64.64 – Fax : 01.34.62.94.63
www.unic-ae.org
www.auto-ecole-autrement.com

Nous estimons que seule une réforme systémique est possible, à défaut nous ne ferons que reculer le problème. Il faut oser !

L'UNIC vous livrera, très prochainement le projet de réforme que nous avons développé.

Cordialement

Philippe COLOMBANI
Président de l'UNIC

UNIC
7, rue André Lebourblanc 78590 NOISY LE ROI
SIRET n° 452 276 454 00017
Tél : 01.30.56.64.64 – Fax : 01.34.62.94.63
www.unic-ae.org
www.auto-ecole-autrement.com