



Communiqué de presse

Contributions pour une réforme de l'accès à la conduite présentées par les enseignants de la conduite salariés du Syndicat National des Enseignants de la Conduite et de l'éducation Routière (SNECER-UNSA éducation Routière)

L'examen le plus préparé par quasiment tous les français et celui qui pose le plus de problèmes et suscite la colère qui discrédite les services de l'État et de ceux qui Le servent. L'état actuel du système est en outre un obstacle à l'emploi et à la mobilité, un droit légitime des citoyens.

L'examen pratique sanctionne les candidats alors qu'il faudrait rendre efficace la formation

Les délais actuels perturbent l'enseignement

Augmenter le nombre d'inspecteurs

Plébiscité par les exploitants d'auto-écoles, on peut remarquer que l'augmentation du nombre d'iPCSR* a été constante depuis 1978, mais que les délais s'allongent toujours ; il faut changer de système.

La répartition des places d'examen

Elle occupe actuellement 300 ETP* fonctionnaires en France. Nous sommes le seul pays doté d'un système aussi compliqué en Europe et certainement au monde, un travail inutile et coûteux qui génère des délais d'attente incompréhensibles. Avec l'application de la proposition de réforme 3, ce service devient inutile et disparaît.

Agressions des examinateurs

il faut comprendre que ce ne sont pas seulement les IPCSR qui sont agressés, mais aussi tous les enseignants, y compris les enseignants de la conduite. C'est quand les jeunes ne comprennent pas et qu'ils ont un sentiment de n'être pas respectés, qu'ils deviennent violents, comme les adultes. Le sentiment de ne pas être respecté est tout à fait subjectif, mais ses effets sont bien tangibles, et il convient d'en tenir compte. Les menaces de sanctions sont peu efficaces.

Examen théorique

la préparation de l'examen ETG sur internet donne lieu à un bachotage qui s'avère stérile pour les candidats : ils peuvent réussir sans connaître les règles de circulation.

Fraude à l'ETG*

La répression de la fraude coûte cher, elle valorise ceux qui en sont chargés, mais si on s'attaquait à son origine d'abord ?

Les étrangers qui viennent étudier en France n'ont pas de problème pour réussir l'épreuve théorique, mais les étrangers qui viennent pour y travailler, qui souvent peuvent conduire dans leur propre pays, se heurtent à la barrière infranchissable de l'ETG. Nous savons très bien que l'épreuve peut être aménagée pour les non-francophones, mais faute de personnel, de moyens, les travailleurs les mieux intentionnés finissent par succomber à la tentation de la fraude.

Plusieurs pays d'Europe ont déjà mis à disposition des candidats des questionnaires traduits dans les principales langues. Avec les moyens de Google, recourir à des interrogations dans la langue des candidats est la première mesure à prendre pour lutter véritablement contre la fraude.
Lire le dossier de [FORMATION & SÉCURITÉ ROUTIÈRE](#) consacré à la fraude : FS 325 page 6

Formation des Deux-Roues motorisées (2RM)

L'examen français est le plus technique et le plus exigeant de l'Union Européenne.
L'accidentologie des 2RM* en France est la plus élevée de l'Union Européenne.

MESURES à MOYEN TERME

1 Formation tout au long de la vie, et sur-risque néophyte

A l'observation des statistiques, on sait que c'est la période entre 6 mois et 24 mois après l'accès à la conduite autonome qui est la plus à risques.

Nous proposons donc un changement radical de l'accès à la conduite, qui intègre un véritable apprentissage de l'éco-conduite et responsabilise les enseignants.

À savoir comme cela existe déjà dans des pays d'Amérique latine :

- A la fin de sa formation, un examen du candidat est assuré par un enseignant assisté d'un parent ou d'un proche du candidat, qui n'a pas participé à la formation, et qui vérifiera qu'au vu de la conduite du candidat, il délivrera ou non l'attestation de fin de formation initiale (AFFI). Comme cela existe déjà pour la Conduite Accompagnée. Mais cette AFFI délivrée à la suite d'un examen confèrera le droit de conduire seul en période probatoire. Une formation complémentaire sur l'éco-conduite et les risques mettra seule fin à la période probatoire entre 2 et 3 ans après l'AFFI.
- La commission d'un délit pendant les 2 premières années entraîne la révocation de l'attestation AFFI, et l'obligation de suivre le stage post-Permis centré sur l'éco-conduite avant de retrouver le droit de conduire seul.
- Dans la période 2 ans à 3 ans après la délivrance de l'AFFI*, le candidat suit une formation complémentaire à son initiative sur l'éco-conduite et les risques, cette formation mettra fin à la période probatoire et lui confère l'accès au capital de 12 points s'il n'a pas commis d'infraction.
- L'éco-conduite est retirée de la formation initiale (car irréaliste pour un débutant ; il faut une certaine expérience de la conduite pour accéder à une véritable éco-conduite).

2 Convertir les examinateurs en conseillers pédagogiques après formation

Les examinateurs IPCSR, dont le recrutement cessera alors, seront affectés au contrôle et à l'habilitation des enseignants-examinateurs des écoles de conduire labellisées, à la validation de la conformité des enseignements, ils sont dégagés de l'examen des épreuves actuelles.

Ces mesures font suite au constat suivant :

- actuellement, ce sont ceux qui réussissent le plus facilement l'épreuve pratique (ceux qui ont un meilleur bilan des compétences), qui ont le plus d'accidents.
- Dans la forme actuelle de l'examen, les femmes réussissent moins, alors qu'elles ont ensuite cinq fois moins d'accidents que les mâles.

Phase intermédiaire : Les exploitants qui refusent la labellisation et les contrôles pourront rester dans l'ancien système, mais les agréments nouveaux ne devront être délivrés que sous la condition d'accepter les contrôles pédagogiques.

3 Dossier médical

En matière de santé, un suivi s'impose, et le dossier médical retrace les événements liés à la santé du patient. Dans le domaine de la responsabilité citoyenne sur la route, un dossier retraçant les formations, les titres, l'assurance et les infractions s'impose, qui doit rester la propriété du conducteur, mais qui peut être demandé comme peut l'être le dossier médical en cas d'hospitalisation.

4 Décentralisation

Les propositions qui sont exposées ici peuvent paraître audacieuses, mais elles sont fondées sur l'expérience de ceux qui sont le plus sur le terrain : les enseignants de la conduite salariés et auto-entrepreneurs.

Afin de ne pas commettre l'erreur de généraliser une nouvelle réforme qui sera sapée par des intérêts particuliers, il serait préférable de solliciter les préfets de région qui proposeront aux professionnels l'expérimentation d'une de ces propositions, et pour les mesures qui nécessitent une modification de la loi, un vaste débat public régional avant un passage au Parlement. Les usagers doivent être consultés et au final, la décision doit revenir aux citoyens candidats.

5 Candidatures libres

A défaut de recourir aux services d'une école de conduite, la fonction d'iPCSR être conservée pour valider les candidatures libres, qui sont rares (moins de 1 % des candidats), sur convocation via une liste d'attente de Rendez-vous Permis, comme pour l'admission en chirurgie.

6 Agrément des établissements d'enseignement

La délivrance d'un agrément pour enseigner la conduite et les autres spécialités associées a été centré à l'origine sur les moyens tangibles physiquement vérifiables : véhicule approprié, local, honorabilité du dirigeant.

Nous proposons que l'agrément se recentre sur la compétence des enseignants et la validité de l'enseignement, l'application du programme qui doit être conforme à l'arrêté du 13 mai 2013. N'en déplaise aux exploitants propriétaires, l'école de conduite n'est pas un bien privé, mais un lieu public, qui mérite d'être contrôlé comme l'hygiène l'est dans les restaurants.

Encore convient-il de bien former les contrôleurs dans le vivier des actuels iPCSR et DCSR, c'est du rôle de l'INSERR.

6 Durée d'emploi des véhicules d'enseignement :

depuis la mise en place des contrôles techniques, et pour préparer la transition énergétique (passage à la motricité électrique), il serait souhaitable de simplifier la réglementation en supprimant la durée d'utilisation des véhicules légers, bien qu'on puisse imaginer un contrôle plus sévère au besoin. Pour les véhicules lourds, nous n'avons pas assez d'éléments pour nous prononcer, les formateurs spécialisés ne se sont pas encore prononcés.

7 Formation des enseignants

Les chefs d'entreprise se plaignent de ne pas trouver du personnel compétent, alors que la formation affirme s'inspirer de l'approche par les compétences. Les règles d'accès à la profession sont

décidées actuellement uniquement par les syndicats d'exploitants, qui abandonnent leurs prérogatives aux formateurs d'enseignants. Malgré une élévation du titre professionnel, le résultat est inverse.

Conclusion : on ne peut pas laisser décider des conditions du diplôme aux seuls professionnels, les usagers et les salariés (écartés par les nouvelles règles de représentativité) doivent être consultés et apporter leur point de vue.

8 Tutelle de l'État.

Tout comme le ministère de la santé exerce une tutelle sur l'enseignement des professions de santé, il est normal que le ministère chargé des transports ou de la sécurité exerce un regard sur la formation et la délivrance des titres d'accès aux professions de l'éducation routière.

MESURES URGENTES

Modification de l'épreuve pratique

1 L'examineur iPCSR sur la banquette arrière

ou dans une voiture suiveuse. Si un moniteur assiste l'élève à la place du passager avant, des contacteurs posés sur les pédales informent l'examineur qu'il y a eu intervention de l'accompagnateur. Système en vigueur en Espagne avec de bons résultats.

2 Enregistrement de l'examen

afin de donner la possibilité d'un recours

3 Géolocalisation du véhicule en examen

4 Transparence de l'activité iPCSR

à l'égal de l'activité des enseignants visible dans l'exportation du livret numérique

*Abréviations utilisées :

AFFI : attestation de fin de formation initiale (conduite accompagnée)

ETG : Epreuve théorique générale (examen)

ETP : équivalent plein temps (emploi)

INSERR : institut national de sécurité routière et de recherche (Formation des inspecteurs)

iPCSR : inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière

2RM : deux-roues motorisées (véhicules)

à propos du SNECER-UNSA

Fondée en 1976 , organisation professionnelle des personnel des écoles de conduite, des centres de formation de moniteurs, des centres de sensibilisation. A adhéré à l'UNSA à sa création, dans la Fédération Commerce et Services, 23 rue Jules Ferry, 93177 BAGNOLET 06 47 45 94 92
www.formation-securite.org