

OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE RAPPORT DE LA PRESIDENTE DU GROUPE DE TRAVAIL CONCERNANT « LES DELAIS D'ATTENTE AU PERMIS DE CONDUIRE »

Suite à l'envoi du projet de rapport sus-cité, le SNICA-FO tient à vous faire part d'un nombre certain de remarques.

Soulignons que le titre du document, « *rapport du groupe de travail* », laisse sous-entendre que l'ensemble des propositions de chaque participant y est fidèlement retranscrit – ce qui est loin d'être le cas- voire que son élaboration est le fruit d'une rédaction collective et qu'elle puisse faire l'objet d'un consensus.

Nous avons répété à chaque réunion que le SNICA-FO se situait aux antipodes des préoccupations marchandes plus ou moins avouées des organisations patronales d'auto-écoles, puisque nous ne sommes animés que par la défense des intérêts des usagers et de nos mandants. Nous tenons, en préambule, à rappeler l'attachement indéfectible de ces derniers à leurs statuts particuliers et au statut général de la fonction publique.

Partant de ce constat, le consensus que vous tentez d'établir ne peut être qu'artificiel. Les lignes suivantes tentent de rétablir les grandes orientations, dont nous vous avons déjà fait part au travers de nos contributions écrites, et de nos interventions orales à l'occasion des réunions que vous avez présidées. Nous constatons qu'un nombre important de revendications développées et argumentées par notre organisation syndicale ne se retrouve pas dans le document que vous avez rédigé.

1) Concernant le constat initial sur «les délais d'attente» (chapitre 1)

Comme nous l'avons déclaré à maintes reprises, le SNICA-FO ne peut pas s'inscrire dans le discours alarmiste sur la prétendue « situation de crise » (formule retenue dans ce rapport). Seules quelques lignes viennent relativiser la prétendue gravité de la situation à la fin de ce chapitre.

Le manque de recul statistique interdit d'affirmer que la situation se dégrade depuis des années (l'augmentation du délai moyen de présentation entre les premier et deuxième passages pour les années 2011, 2012 et 2013 n'étant pas nécessairement la conséquence d'un problème structurel).

Le calcul de ce délai est la moyenne, pondérée par le nombre de candidats pris en compte, des 12 délais mensuels d'une année civile. Par construction, l'indicateur ne prend pas en compte les délais supérieurs à une année, étant considéré qu'au-delà, le candidat ne peut qu'avoir fait le choix de ne pas se présenter immédiatement. Cette limite temporelle d'une année nous semble très

arbitraire et trop importante, parce qu'elle augmente artificiellement la moyenne des délais de présentation, sans lien avec la réalité. Elle doit donc inciter à la plus grande prudence dans les conclusions à tirer sur cette notion de « *délais* ». Il est évident qu'un nombre non négligeable de candidats prennent le parti de retarder le cursus de leur formation ou y sont contraints pour des raisons personnelles. L'exploitation de données chiffrées brutes ne prend pas en compte cette dimension, bien que cette dernière ait une incidence lourde sur le délai moyen de présentation.

De plus, au regard du taux de réussite, **il apparaît que 60 % de candidats ne connaissent aucun problème de délai, puisque ces derniers réussissent leur examen dès la première présentation. Notons que parmi les 40% restants, ceux qui échouent suite à une formation dans une auto-école dont le taux de réussite est satisfaisant, repassent bien avant le délai moyen.** Il serait ainsi intellectuellement beaucoup plus probant d'associer ce délai à un EECA et non à un département.

L'hypothèse du SNICA-FO, recoupée par les observations de terrain des IPCSR et des DPCSR, permet à notre organisation syndicale de penser que ces délais exorbitants font monter la moyenne de manière trop importante, déformant ainsi la réalité. Ces délais que nous qualifions d'exorbitants sont alimentés par deux types de situation :

- Par le candidat qui choisit de reporter délibérément son passage
- Par les candidats présentés par des auto-écoles dont le taux de réussite est inférieur à la moyenne départementale

Ainsi, pour corriger ces effets statistiques pervers, il conviendrait de mettre en exergue des délais médians (un délai affiché tel que 50 % des candidats seraient au-dessus et 50% au-dessous) plutôt que des délais moyens nécessairement trompeurs.

Cette méthode de calcul permettrait d'avoir un éclairage beaucoup plus proche de la réalité. Sur les 40% de candidats échouant en première présentation, nous verrions que la moitié d'entre eux passent avant le délai médian indiqué. Ajoutés aux 60% de candidats ayant obtenu leur examen au premier passage, le délai médian indiquerait que 80% de usagers obtiennent leur permis de conduire dans des délais raisonnables, y compris après un échec.

S'il ne s'agit pas de nier les difficultés ponctuelles que connaissent certaines zones géographiques, le discours alarmiste que vous relayez a déjà orienté les travaux et les débats malgré notre effort permanent pour rétablir les faits ; ces mêmes propos auraient nécessairement une incidence sur les choix finaux. Nous demandons expressément que le caractère outrancier du constat initial soit relativisé, et que l'analyse ci-dessus y soit mentionnée. C'est une question à la fois de probité, mais également de responsabilité vis-à-vis du système actuel et des usagers du service public.

Si nous sommes favorables à une amélioration de l'existant, nous ne pourrions pas cautionner une réforme qui mette à mal le service public républicain et ses fondements. Bien au contraire, nous la combattons par tous les moyens et avec la plus grande vigueur.

Toujours dans le premier chapitre de ce rapport, certaines affirmations nous semblent pour le moins péremptoires et erronées. Elles doivent par conséquent être attribuées à certains participants, mais il convient que vous exprimiez sans ambiguïté notre désaccord sur ces assertions. Il s'agit notamment, dans l'ordre d'apparition :

- En 1.1), « *De fait, l'obtention d'une place d'examen relève souvent du parcours du combattant* » : Les chiffres officiels démontrent le contraire (voir analyse ci-dessus) : **au moins 80 % obtiennent leur permis de conduire dans des délais raisonnables**

- En 1.1), « *la question se pose depuis bientôt quarante ans et les chiffres n'ont cessé d'augmenter* » : le SNICA-FO affirme que le manque de recul statistique ne permet pas de conclure à une dégradation durable et dégénérative du système.

- En 1.3), « *(...) de faire converger les forces pour répondre d'une seule voix aux problématiques des candidats.* ». Les contributions de chacune des parties et les échanges en séance, ont au contraire démontré des divergences de fond sur des sujets pourtant essentiels (service public, gratuité de l'examen, suivis d'enseignement au sein des EECA réalisés par des IPCSR et DPCSR, organisation juridique du service...).

- En 1.3), « *il n'est pas envisageable de réduire les délais d'attente sans repenser à la base le fonctionnement du permis* » . Le SNICA-FO ne s'inscrit pas du tout dans cette affirmation et **il est nécessaire que notre désapprobation soit mentionnée sans ambiguïté**. Le système actuel offre déjà un nombre certain de solutions efficaces pour améliorer l'existant, notamment les suivis d'enseignements. Le retrait progressif des IPCSR de ce type de mission a contribué à favoriser les pratiques déviantes au sein de certains EECA peu scrupuleux. Ces derniers, quoique minoritaires, contribuent très largement à augmenter les délais moyens de présentation à l'examen. Il appartient à l'État de mettre en œuvre ce qui est déjà prévu réglementairement, plutôt que de laisser agir la « *main invisible du marché* ». Par ailleurs, il convient de rappeler que la multiplication des formations à la conduite qui ne sont pas suivies d'examen, accentuent très largement ces pratiques déviantes (AM, B96, A1, A). **Il est donc impératif de mettre en avant la proposition du SNICA-FO qui vise à instaurer un examen pour toutes les catégories de permis. Nous rappelons que cette exigence est partagée par une majorité d'organisations professionnelles et même reprise dans une de leurs contributions.**

- En 1.4.1), « *Si le système ne convient pas aux candidats, il ne convient pas non plus aux inspecteurs et aux professionnels de la conduite* » : **si nous pouvons tolérer cette affirmation, il est capital de préciser que les raisons de cette désapprobation du système sont fondamentalement différentes**. Pour le SNICA-FO, les difficultés sont dues au manque de pilotage de l'administration centrale et aux décisions non conformes, voire aberrantes, de certains services déconcentrés. Ces remarques ne remettent bien sûr pas en cause

l'existence du service public et des statuts des IPCSR et DPCSR, contrairement à ce que certaines organisations professionnelles préconisent. Il est essentiel de marquer le distinguo sur ce chapitre.

- En 1.4.2) : Le dernier paragraphe de ce point qui consiste à émettre une critique de l'actuelle méthode d'attribution des places n'est pas très convaincant. En ce qui concerne les établissements créant leur activité, des ajustements simples, repris dans la dernière contribution du SNICA-FO, permettraient de rétablir le déséquilibre, Mais **la critique essentielle à émettre sur cette NMA consiste à dire qu'il reste inacceptable pour un « candidat-citoyen et usager » d'un service public de dépendre du résultat de ses prédécesseurs au sein d'un EECA. A cette question là aussi, la dernière contribution du SNICA-FO permet d'apporter des solutions**

- En 1.4.3) : nous rappelons que la comparaison avec ce qui se passe dans les autres pays européens est hors de propos, puisque nous revendiquons la **spécificité du service public « à la française »**, imprégné de valeurs issues notamment de la Révolution de 1789. L'égalité d'accès au service public, et son pendant, la gratuité, font notamment partie des principes auxquels nous sommes strictement attachés. A ce titre, l'association d'idée entre gratuité de l'examen et délais d'attente trop importants est inappropriée. Il s'agit d'un parti pris que nous contestons avec la plus grande fermeté.

2) Historique et propositions récentes (chapitre 2)

- En 2.5) : Le paragraphe « Conclusion-Transition » affirme péremptoirement que les différents rapports *«sont des jalons essentiels, (...) [et qu'ils] mettent en lumière les problématiques qui sont toujours des freins à l'apprentissage (...)»*. Ces productions ont surtout ceci en commun, qu'elles relaient une vision néo-libérale de la société, cette dernière vantant les mérites supposés d'une organisation privatisée du système.

- Au delà de cette conception réductrice et partisane, il existe un autre éclairage à apporter au Ministre : celui d'un élargissement sensible du service public gratuit de la formation tel qu'il existe déjà en Lycée Professionnel.

- Ces formations gratuites dispensées par l'éducation nationale apportent nombre d'aspects positifs : leur gratuité, leur étalement dans le temps, ce qui permet une meilleure intégration des compétences.

- Le SNICA-FO préconise que ces formations intégrées aux filières du transport routier soient étendues à d'autres secteurs, pour lesquels la détention du permis de conduire revêt un caractère incontournable (secteur du bâtiment par exemple...).

Cet élargissement du service public de la formation permettrait notamment de compenser la fin des formations dispensées par l'armée pendant le service militaire.

L'ensemble de ces pistes doit être porté à la connaissance du Ministre afin de faire suite aux engagements présidentiels de placer la jeunesse au centre des préoccupations gouvernementales.

3) Les mesures d'urgence (chapitre 3)

Contrairement à ce qu'affirme le rapport, le SNICA-FO rappelle que le recrutement de 25 IPCSR au titre de 2014 n'assure pas le maintien des effectifs, au regard des dizaines d'ETP non remplacés ces dernières années. Le plafond d'emploi permettait pourtant le recrutement de 61 IPCSR en 2014.

Au sujet des IPCSR et DPCSR retraités habilités à gérer les séances d'ETG, nous soulignons que cette mesure ne saurait s'inscrire dans la durée. Cette introduction du contrat au sein du service en charge de l'examen du permis de conduire constitue une atteinte au statut général de la fonction publique.

4) « Vers une nouvelle structuration du permis de conduire » (chapitre 4)

Au préalable, **il nous paraît indispensable de préciser que l'expression « une majorité de participants » n'est pas satisfaisante, puisqu'elle fait abstraction de notre positionnement.** Notre infériorité numérique, au regard du nombre d'organisations professionnelles et patronales présentes, ne doit pas faire perdre de vue que le SNICA-FO est représentatif à plus de 72 % au sein du corps des IPCSR. Nous demandons expressément que le positionnement retranscrit soit associé à celui qui en est à l'origine.

Par ailleurs, il est à noter que la directive européenne n° 2006/126 n'a que peu d'influence sur le niveau de l'examen. Ce sont en effet les procédures nationales qui définissent ce niveau d'exigence. L'exemple de l'Autriche, vanté par certains membres du groupe de travail, et mis en avant par quelques représentants de l'Administration, le démontre : les 90% de réussite à l'examen sont atteints au prix d'un niveau d'exigence revu à la baisse.

- Au paragraphe 4,1), **il est indispensable de prendre note que nous contestons formellement le consensus exprimé au travers de la phrase « le groupe propose un parcours progressif en 4 phases ».** Le SNICA-FO propose une remise en perspective des AASR 1 et 2 pour arriver à une ETG passée dès 14 ans, préalable indispensable à la conduite d'un cyclomoteur. Nous ne cautionnons donc pas le concept de « code de la rue », avancé par certaines organisations professionnelles, puisqu'il ne reprend pas notre proposition évoquée ci-dessus.

- En 4.2.1) : « *le continuum éducatif doit être repensé, notamment à partir de 16 ans* » : le SNICA-FO rappelle que cette notion de « continuum éducatif » s'inscrit dès le premier âge (dès les écoles maternelle et primaire, puis au collège, **notamment à partir de 14 ans, âge préconisé par le SNICA-FO pour passer l'ETG**).

En revanche, nous ne cautionnons pas l'idée d'un permis d'« apprenti conducteur » enseigné et délivré par les écoles de conduite. Les conséquences pécuniaires sur l'usager sont évidentes et intolérables, compte tenu des difficultés sociales et économiques d'une partie de la population.

Nous demandons à être clairement dissociés de cette proposition.

- En 4,2,3), le constat sur le manque d'animation des sessions de code de la route dans certains EECA est une dérive à laquelle seul l'Etat peut mettre un terme. Nous réaffirmons la nécessité de mettre en place des suivis réguliers par les IPCSR et DPCSR dans les auto-écoles pour pallier à cet état de fait.

- Concernant l'approche des étages supérieurs de la matrice GDE, si elle se révèle potentiellement bénéfique, il convient que ces formations théoriques soient organisées par l'éducation nationale afin de ne pas entraîner un surcoût pour l'utilisateur.

En tout état de cause, l'acquisition de ces compétences doit être validée par un examen réalisé par des fonctionnaires d'état (les IPCSR), l'expérience démontrant que certaines formations non soumises à un examen (B96, AM...) ne sont pas réalisées selon les normes réglementaires (quand leur validation n'est pas simplement achetée par le « client »).

Le SNICA-FO préconise une ETF (épreuve théorique finale, avec boîtier comme en ETG) ainsi qu'une épreuve orale individuelle, afin de s'assurer que l'utilisateur a intégré les éléments de ces étages supérieurs de la matrice GDE.

- En 4,2,4), nous estimons l'expression « *examen au milieu du dispositif* » totalement inadaptée, puisque nous défendons, au travers de nos interventions et contributions, la nécessité d'un examen après chaque étape de formation (voir *supra*) .

- En 4,2,5), concernant la période probatoire, nous constatons que certaines organisations patronales révèlent ici leur ambition marchande en exigeant que « *cette formation [soit] dispensée exclusivement par les établissements agréés en application des articles L.212-1 et L.213-1 du code de la route* ». Ce positionnement, qui sonne par ailleurs le glas de la formation libre, en contraignant tous les utilisateurs à passer par un EECA, révèle l'incohérence du discours de certaines organisations patronales sur le coût global de la formation : dans la mesure où ces dernières affirment vouloir conserver le même niveau d'exigence pour l'examen décrit en phase 2, nous en arrivons à la conclusion que l'impact financier sur l'utilisateur serait indéniable. **De la volonté gouvernementale d'aboutir à un permis moins long et moins cher, nous nous dirigerions a contrario vers une formation plus longue et plus coûteuse.**

- En 4.3) : le SNICA-FO réitère les propositions suivantes : étendre la validité de l'ETG à 5 ans et supprimer la limite de validité après obtention d'un permis .

- **Comme nous l'avons déjà précisé, nous estimons que la conduite supervisée doit remplacer la formation traditionnelle** : cela permettra à une grande majorité d'élèves d'acquérir l'expérience nécessaire, certes avant le passage de l'épreuve, mais surtout de la maintenir après un échec **et ce à moindre coût** .

Il est inadmissible que cette proposition de bon sens, développée dans la dernière contribution du SNICA-FO, ne soit pas proposée dans ce document, alors qu'elle correspond clairement à l'intérêt des élèves conducteurs.

5) Sur le binôme « formateur/évaluateur » (chapitre 5)

Le SNICA-FO demande aux rédacteurs le respect d'une terminologie conforme au statut pour désigner les agents en charge de faire passer l'examen du permis de conduire : le terme « évaluateur » est impropre car restrictif. Il convient donc d'utiliser le terme IPCSR.

- « *L'annonce différée du résultat, ôtant toute dimension pédagogique au rôle de l'inspecteur du permis de conduire* » : cette phrase laisse entendre que le rôle pédagogique de l'IPCSR se cantonne à l'annonce du résultat. Or, l'ensemble des remarques formulées au cours de l'examen par l'IPCSR revêt un caractère pédagogique. Nous demandons donc la suppression de cette assertion erronée.

- Le SNICA-FO s'oppose à l'idée d'un opérateur extérieur chargé de la délivrance de l'AFFI. Cette attestation étant partie intégrante de la formation initiale, il appartient à l'EECA d'être responsable de cet aspect.

- Nous rappelons par ailleurs le caractère inadapté du débriefing post-examen. Cette proposition s'apparente à une tentative de la part de certaines organisations professionnelles, d'imposer leur point de vue au travers d'une prétendue décision collégiale. **Nous demandons expressément que notre opposition à un tel dispositif soit clairement formulée.**

- Sur « *l'optimisation des lieux de concertation* » : le SNICA-FO préconise l'application des dispositions relatives au CLS et à la CNS, telles que prévues par la circulaire n°2006-3 du 13 janvier 2006. **Réinventer des instances qui ne se tiennent pas dans les conditions prévues, faute d'un pilotage suffisant de l'administration centrale, nous paraît inadapté.** D'une façon générale, nous affirmons qu'il serait salubre d'appliquer l'existant, avant d'engager toute réflexion sur une réforme du système.

- « *Création d'un label qualité des écoles de conduite* » : le terme « *labélisation* » sous-entend l'existence d'un organisme certificateur extérieur et privé. Le SNICA-FO s'oppose fermement à une telle idée. Un contrôle par les pouvoirs publics, et par les IPCSR et DPCSR en particulier, doit être privilégié.

- D'une façon générale, alors que nous avons très largement insisté sur la nécessité des suivis réalisés par les IPCSR et DPCSR, nous constatons que ce positionnement n'apparaît pas dans ce rapport. Nous demandons à ce que cet oubli soit réparé, dans la mesure où les contrôles effectués par l'autorité étatique participent, non seulement à l'amélioration de la qualité de la formation dispensée par les enseignants, mais aussi à corriger certaines pratiques déviantes du secteur privé. Nous affirmons que cette « moralisation » des EECA peu scrupuleux contribuera à améliorer significativement les pratiques pédagogiques dispensées dans ces établissements, donc à réduire les délais d'obtention du permis de conduire.

6) « Optimiser les mesures d'accompagnement sociales, professionnelles et économiques » (chapitre 6)

- Nous demandons le remplacement du terme « guichet unique » par la formule « bureau départemental permis-mobilité ».
- Ce bureau doit donner les renseignements sur l'ensemble des mesures d'accompagnement envisageables (sociales, professionnelles et économiques). Chargé de renvoyer les usagers vers les structures appropriées, il doit être composé de fonctionnaires rattachés aux BER.
- En 6.4) : Un module spécifique de formation à destination des IPCSR en charge d'effectuer les suivis d'enseignement dans les structures associatives doit être élaboré.

7) Sur les moyens humains et financiers (chapitre 7)

- Le SNICA-FO rappelle qu'il n'existe pas nécessairement de lien entre l'augmentation des effectifs d'IPCSR et la réduction des délais. Il convient en effet, parallèlement au recrutement, de maintenir voire d'augmenter le niveau de prestation des candidats à l'examen.
- A propos de la couverture du service du permis de conduire par l'impôt : nous demandons à ce que notre **attachement à la gratuité du service public** soit explicitement mentionné. Le SNICA-FO rappelle qu'il s'agit d'une émanation du principe républicain d'égalité. **Nous nous opposerons à toute forme de paiement de l'examen du permis de conduire.**

8) Le pilotage du dispositif

Seul le premier scénario emporte l'adhésion du SNICA-FO . Pour une efficacité accrue, nous revendiquons une recentralisation du service, afin d'éviter l'écueil de décisions parfois discordantes imposées par les services déconcentrés. Ces entorses aux textes réglementaires vont à l'encontre de l'égalité de traitement des usagers et doivent être combattues : l'examen et l'ensemble des modalités qui en découlent doivent être identiques sur l'ensemble du territoire. Cet objectif ne peut être atteint qu'en imposant une conception jacobine de l'Etat à laquelle nous adhérons pleinement.

Nous soulignons que le scénario 3 évoquant « une agence » ne se distingue pas conceptuellement des scénarios suivants, puisque les GIP, EPA et EPIC relèvent d'une seule et même réalité : l'agence. Notons que l'assise juridique de ces entités est floue, voire inexistante.

Nous attirons votre attention sur le fait que l'ensemble de ces scénarios, à l'exception du premier, entraînerait de facto une mobilisation massive des IPCSR et DPCSR. Le ministère de l'intérieur doit en être informé par le biais de votre rapport.