

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

Saint Ouen, le 11 décembre 2018

Madame la Députée,

Vous nous avez convié le 8 janvier à une présentation partielle de votre rapport et nous vous en remercions. *Nous avons l'espoir que cette invitation n'a pas pour seul objectif qu'une simple et seule lecture du projet, mais bien d'avoir la possibilité d'apporter une nouvelle contribution et des avis pour permettre l'émergence d'une réforme gagnante/gagnante pour la profession et les jeunes conducteurs.*

Pour cette raison nous vous faisons parvenir notre analyse de ce que vous avez bien voulu nous présenter.

1- Renforcement du Continuum éducatif

Vous nous avez indiqué vouloir instaurer un code des mobilités jusqu'au Service National Universel, que le paysage de la mobilité urbaine et rurale avait changé : Nouveaux types de véhicules, nouvelles pratiques, nouveaux comportements des jeunes.

Le coût du permis demeure un frein mais le facteur primordial est d'accompagner ceux qui sont le plus éloignés du permis de conduire. Il ne s'agit pas de réduire le prix du permis de conduire mais d'en maîtriser le coût.

Pour cela vous nous avez présenté vos préconisations principales :

1-1- Renforcement du continuum dans la scolarité, développer les contenus et les actions par l'intervention de professionnels de la conduite - auto écoles labellisées.

Sur ce point, nous estimons que les jeunes ont déjà un programme scolaire bien rempli et que l'école a d'autres priorités et d'autres matières à approfondir et inculquer à nos jeunes. Si toutefois vous

persévérez dans ce sens et ne connaissant pas les conditions de mise en application de cette mesure, sachez que nous sommes opposés à des recrutements d'enseignants au sein d'entreprises privées. En effet, nous estimons que pour des raisons d'impartialités ces enseignants devraient être recrutés et engagés par l'Éducation Nationale. Un intervenant extérieur aurait toute faculté de promouvoir son établissement ou son réseau pour la partie pratique et ceci aux détriments de ses confrères et néanmoins concurrents. Cette pratique de recrutement en interne des établissements scolaires est connue car déjà pratiquée et souvent sans respecter certaines réglementations. Nous sommes donc convaincus que cette mesure sera à l'origine de la fermeture de nombreuses petites écoles de conduite.

1-2 Examen de code pendant le Service National Universel (SNU)

Vous souhaitez que pendant les 15 jours de phase obligatoire du SNU - 16 à 18 ans – les jeunes passe l'examen du code. Soit toute une classe d'âge 700.000 à 800.000 jeunes par an. Ce passage avec une formation qui aura été dispensée à l'école pour certains plusieurs mois, voire des années avant. Ce point risque également de porter atteinte à la conduite accompagnée.

Vous nous indiquez également vouloir apporter une aide financière aux jeunes s'engageant pour un service civique de 3 à 6 mois.

Sur ce point et après avoir eu la précision que le jeune pourra choisir l'établissement qu'il souhaite, nous n'avons pas d'opposition. Toutefois nous nous posons la question du niveau de cette prise en charge.

1-3 Promouvoir la conduite accompagnée

Vous proposez pour inciter les jeunes à choisir cette filière d'abaisser l'âge de la phase de conduite seule à 17 ans, avec un permis provisoire d'un an, avec des restrictions telles que : valable sur le territoire national, de jour, pas le week-end, etc... Mais rien n'est pour l'instant défini.

Nous vous avons indiqué avoir un sérieux doute sur la maturité des jeunes à 17 ans pour conduire seuls et dans un même temps ce serait générateur d'inégalités sociales. Sans revenu à cet âge, ce serait les enfants de familles aisées qui pourraient financer un véhicule et son coût. Nous savons déjà que les jeunes des classes les moins aisées ne passent souvent pas par la filière AAC faute de moyens. Pour ces jeunes il s'agit de trouver une aide au financement plus qu'une liberté de pouvoir conduire à 17 ans. Dans ce cadre pourquoi ne pas envisager un « chèque AAC » qui serait donné par les conseils Généraux ou autres ? Faire conduire des jeunes, trop jeunes, pose avant tout une question de santé publique et de sécurité. Vous n'êtes certainement pas sans savoir qu'aux USA les jeunes conduisent très tôt et que leur mortalité sur la route est particulièrement élevée.

2 - Accompagner les mutations technologiques et digitales du secteur et renforcer la transparence pour l'utilisateur. Mesures administratives et fiscales

2-1 Promouvoir l'utilisation des simulateurs pour des cours collectifs (10Heures)

Ces 10 heures seront-elles obligatoires ?

2-2 Encourager le développement par la fiscalité : déduction de 40% pour l'achat de simulateurs

Pas observation.

2-3 Réduction B78 à 3 mois au lieu de 6.

Pas observation.

2-4 Compléter l'article R213-1 et rendre l'agrément de portée nationale.

Vous nous dites prendre cette mesure suite à une jurisprudence ? Nous vous rappelons qu'il n'y a à ce jour AUCUNE JURISPRUDENCE sur ce point et que des procès sont toujours en cours.

Nous vous avons indiqué que toute la profession, toutes les OP sont absolument opposées à cette mesure. L'agrément est départemental, l'a toujours été et doit le rester. Nous pouvons vous fournir l'analyse juridique de notre avocat à la cour de cassation. En tout état de cause il est scandaleux de baser cette modification fondamentale sur un mensonge. Nous vous demandons donc de nous fournir la jurisprudence en question.

2-5 Vous nous dites avoir été sensible à notre dernière action et prête à examiner la baisse de la TVA. Mais qu'il faut attendre une directive européenne et que cela peut prendre 2 à 3 ans

Nous vous rappelons qu'il y a urgence et que quand on veut on peut, comme pour les restaurateurs ou dernièrement les GAFAs, 2 exemples où la France n'a pas attendu l'Europe.

2-6 Renforcer la transparence pour les usagers.

Définir et diffuser un contrat type et son utilisation obligatoire. Contrat coconstruit avec les services de la répression des fraudes. Mesure visant à démontrer nos différences de prestations vis-à-vis des plateformes, puisque ce contrat unique serait obligatoire pour tous.

Pourquoi pas. Cependant nous vous avons indiqué que la DGCCRF a toujours refusé de valider un contrat, ni même de donner son avis.

2-7 Contrôles

Vous voulez instaurer un livret électronique obligatoire pour chaque élève. Celui-ci devra y noter chaque leçon et le nom de son formateur ou de son auto-école.

Pour les contrôles : inutile et illusoire. Chacun y notera ce qu'il veut, surtout en cas de travail dissimulé. Par contre, pour la pédagogie il aurait un intérêt évident,

Créer un Portail national de la sécurité routière, sur lequel on trouvera :

Tous les acteurs avec les prestations proposées,

Les taux de réussites,

Les aides au financement du permis de conduire.

Tout ceci existe déjà plus ou moins, mais à l'instar du site pour le permis à 1€ la maintenance de ces sites pose question.

2-8 Au sujet de la labellisation, vous souhaitez la renforcer voire la durcir. Pour cela mettre en place un groupe de travail dans les 6 mois suivants la remise du rapport et trouver de nouvelles contreparties au regard des nouvelles activités proposées.

Pas observation. Sauf de vous signaler que nous avons déjà passé près d'un an en groupe de travail et que passons de réforme en réforme, sans même avoir le temps de mettre en place la précédente et de voir ces effets. Nos entreprises ont besoin de stabilité et d'avoir une vision à moyen ou long terme. En revanche, si cette réforme prématurée du label a pour objectif de permettre aux plateformes d'y avoir accès en supprimant les cours collectifs en salle et en présentiel, alors nous nous y opposerons.

2-9 Facilité inscription des candidats en passant par le site de la sécurité routière.

A notre avis cette mesure qui peut paraître sympathique doit être évaluée en pratique. En effet les jeunes peuvent déjà faire leur demande tout seuls sur l'ANTS, mais bien souvent les dossiers sont bloqués car mal montés. Cette mesure peut donc en final pénaliser plus qu'avantager les futurs candidats.

3 - Réorganiser la chaîne des acteurs afin de fluidifier l'acquisition du permis

Vous nous rappelez que l'externalisation de code est un succès et qu'elle a permis de fluidifier le système. Cependant il y a toujours un point noir au niveau des examens pratiques.

3-1 Pour cela vous voulez rendre autonome chaque candidat pour la réservation de son examen pratique. Le candidat se rendrait sur le futur site pour réserver sa place d'examen 2 mois avant. Le passage serait limité à une fois tous les quinze jours. Vous voyez dans ce système la possibilité de libérer 300 postes de répartiteurs dont 150 pourraient être redéployés sur d'autres missions au service de la sécurité routière.

Nous avons démontré lors de la réunion que ce système était très irréalisable et inadapté pour le candidat.

Un candidat qui s'inscrit a pour finalité de vouloir passer son examen et d'avoir son permis de conduire.

Ce système fera que l'on passera son permis de conduire ou plutôt son examen comme on va acheter une place de cinéma ou une baguette de pain. On le voit un peu déjà pour l'examen du code de la

route les candidats se forment sur Internet (quand ils se forment) et vont s'inscrire à l'examen. Ce qui nous amène à un taux de réussite équivalent à 50 % au mois de novembre et certainement identique au mois de décembre.

Il en sera donc de même pour la conduite et en même temps vous nous demandez d'afficher nos taux de réussite, inconcevable !

Il sera impossible matériellement pour un bon nombre d'établissements, surtout dans les grandes agglomérations, les grandes métropoles, de pouvoir assurer le service d'accompagnement des candidats.

En effet il y a dans ces zones une multitude de centres d'examens et il sera donc impossible d'accompagner ses candidats à des endroits différents, à des heures peut être identiques.

Ce système ouvre donc en grand la porte aux loueurs de véhicules à double-commande et le candidat paiera entre 200€ et 300€ la location d'un véhicule au lieu d'une heure de conduite.

En outre, les candidats parlent entre eux des différents centres d'examen et certains ont 'une réputation de difficultés plus importantes, de centres où les inspecteurs sont plus sévères que d'autres. Il y aura donc des demandes pour ces centres d'examens bien spécifiques et pourquoi pas choisir son inspecteur.

Cependant la méthode actuelle d'attribution de places d'examen n'est pas idéale. En effet cette méthode qui consiste à attribuer des places d'examen en fonction d'un l'historique de passage d'examen, ne tient pas compte de l'évolution économique d'une entreprise.

Elle a aussi pour effet pervers que les auto-écoles qui veulent maintenir leur population de référence privilégient les candidats en 1er passage ou en 2e passage. Et de fait sont exclus les candidats qui échouent au 2ème examen, car ils font perdre de la population de référence. Pourtant ceux-ci ont déjà une expérience de l'examen et évidemment un nombre d'heures conséquent. Ils auraient pour la plupart, le niveau requis pour obtenir leur permis, et rentrer dans la filière, comme vous l'appelez, de mobilité.

Depuis des années on nous parle du taux de réussite et que le manque de places vient de là. Il s'agit en fait de votre façon de gérer la pénurie d'inspecteurs que vous refusez d'augmenter. De plus il est statistiquement prouvé par les assurances, que les nouveaux conducteurs les plus accidentogènes sont ceux qui ont eu leur permis au premier passage.

Nous sommes donc d'accord pour revoir ce système d'attribution et nous vous avons donné une piste que nous sommes prêts à approfondir avec tous les acteurs.

Nous vous réitérons que nous sommes totalement opposés à la demande individuelle d'examens. Avec une telle mesure vous ouvrez une boîte de pandore qui fera implorer le système, vos services, les auto-écoles et même les plateformes. Ce projet n'est ni plus ni moins que la généralisation du candidat libre. Nous ne sommes même pas favorables à une expérimentation de ce système dans quelques départements,

3-2 Vous souhaitez recruter de nouveaux inspecteurs, détacher des militaires ou policiers, réduire la formation des IPCSR, étendre l'expérience de la poste à d'autres entreprises,

Pas observation.

Depuis un demi-siècle, les écoles de conduite sont dignes de la confiance de l'État et de nos concitoyens, par le sérieux qu'elles mettent à porter la lourde responsabilité qui est la leur, à savoir former les jeunes et moins jeunes conducteurs à la conduite en sécurité.

Ce sont ainsi chaque année, plus d'1 million de candidats, qui présentent l'examen pratique du permis B.

L'enseignement de la conduite à titre onéreux occupe une place importante dans la formation et la réussite de ces candidats. Les professionnels de l'enseignement de la conduite à titre onéreux, exercent leurs activités dans un cadre réglementaire exigeant, ce qui se justifie par la nature fondamentalement éducative de leur activité, à la fois garant de la sécurité de nos concitoyens mais aussi de leur accès à la mobilité et à l'emploi.

La profession a su des années durant, faire preuve d'adaptabilité, de responsabilité et de fiabilité, afin de mériter la confiance que l'État, les élèves et les parents plaçaient en elle.

L'émergence de nouveaux acteurs en ligne a rompu le fragile équilibre sur lequel prospérait une profession en croissance.

Non pas que la mise en concurrence ne soit regrettable en soit, c'est surtout la manière dont cette nouvelle concurrence se distingue des écoles traditionnelles en matière de tarifs, qui interpelle.

En effet, ces nouveaux entrants, quoiqu'en apparence légèrement moins cher que les écoles de conduites, ne jouent pas avec les mêmes règles sociales et fiscales. Ne s'acquittant pas des taxes et des charges sociales en principe inhérentes à toute activité commerciale, elles sont rendues capables de « casser les prix » au détriment des professionnels consciencieux, de notre modèle social et des finances de l'Etat.

Outre cette injustice fiscale criante, le modèle prôné par ces plateformes, ne permet pas un suivi pédagogique satisfaisant des élèves, ce qui a invariablement un impact négatif sur la réussite à l'examen et partant, sur le coût du permis pour les élèves.

Nous nous étonnons que les sujets concernant : candidats libres et les enseignants indépendants ne soient pas traités dans votre rapport. Il s'agit pourtant là de deux sujets essentiels et, à notre avis, incontournables.

Les écoles de conduites se trouvent désormais dans une situation plus que difficile. Les fermetures d'établissements se multiplient et la profession ne dispose pas des marges de manœuvre financières nécessaires, pour répondre favorablement aux injonctions de l'exécutif en matière de réduction des coûts.

Notre profession a un rôle sociétal, qui consiste à former des jeunes qui conduiront en **sécurité**. Il s'agit de la vie de nos enfants. Le mouvement qui semble s'opérer en France et que nous combattons, a déjà connu un précédent fâcheux. Il y a 30 ans, le Canada a détruit la profession au motif que le permis coûtait trop cher. Face à une augmentation de la mortalité des jeunes, les autorités fédérales ont finalement fait marche arrière et ont reconstruit la profession avec une obligation de 24 heures de cours théorique et 18h de cours pratique.

Notre profession est concurrentielle. Elle est **réglementée**, mais cela ne signifie pas qu'elle soit fermée à la concurrence. Tout un chacun peut ouvrir une école de conduite pour peu qu'il respecte les règles. Nous acceptons donc la concurrence à **condition qu'elle ne soit pas déloyale**.

Les écoles de conduite disposent (encore) d'un maillage territorial, notamment en milieu rural, alors que les petits commerces et les services publics disparaissent progressivement. L'auto-école est souvent un des derniers centres d'activité proche du public, c'est pourquoi il faut **la protéger**. L'obligation d'un **local de formation** avec un **agrément territorial** est un **élément essentiel à la sauvegarde de ce maillage**.

Nous vous remercions par avance pour votre mobilisation pour ce sujet majeur. Nous espérons que vous prendrez conscience que nombre de vos propositions sont mortifères pour les petites structures et les indépendants que nous représentons.

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 en confrontées à de nombreuses difficultés.