



DÉCLARATION LIMINAIRE

Dans l'ambiance de la fin d'un quinquennat qui n'a épargné en rien les écoles de conduite, notre dernière rencontre Place Bauveau offre de fugaces espoirs sur l'issue positive des débats. Aujourd'hui et dans un contexte économique sans précédent, les signes et actions de l'Etat, quand ils ne sont pas tout bonnement hostiles, ne semblent pas vraiment prendre la mesure de la situation que nos professions traversent.

Las d'être le parapet de pouvoirs publics à la fois sourds et aveugles, nous conditionnons notre participation à cette réunion à l'engagement, sans délais, du gouvernement sur deux points aux conséquences économiques certaines et à la symbolique forte.

- Premièrement, Nous attendons une décision tranchée en interdisant aux nouveaux entrants de jouer et de serpenter avec les règles auxquelles les écoles de conduite, elles, se conforment. Ces nouveaux acteurs, issus de plateformes dématérialisées, ont recours à des moniteurs indépendants auxquels ils font miroiter de bons salaires tout en jetant l'ombre sur le statut, ses devoirs et ses nombreuses absences de droits.

En profitant des failles juridiques, des statuts précaires des moniteurs indépendants et de généreux business angels, ils peuvent afficher des prix au rabais qui ne manqueront pas d'augmenter une fois le marché capté. Il existe hélas aujourd'hui une réelle asymétrie entre les écoles qui se conforment aux lois en vigueur et ces nouveaux entrants qui se donnent le droit d'exercer sur l'ensemble du territoire avec un agrément préfectoral pour autorisation.

Nous demandons donc aux pouvoirs publics d'être cohérents et de traiter chaque acteur avec égalité. Soit l'on assiste à une dérégulation totale du métier (mais alors que les écoles de conduites en bénéficient !), soit on demande aux plateformes de se conformer aux règles des écoles, d'obtenir des agréments dans chaque département, sans toutefois précariser des enseignants.

- Deuxièmement, Nous proposons des discussions constructives sur les démarches de qualité et de certification, notamment par la création d'un label. Dans le cadre de la mise en place de ce dernier, nous nous opposons toujours à la publication du taux de réussite aux examens pratiques des écoles de conduite ainsi qu'à l'utilisation du nombre moyen d'heures/prix dans chaque école comme critère d'évaluation. Evidemment pas par « corporatisme » : Cette mesure, séduisante pour le consommateur de prime abord, présente en fait de trop nombreux points noirs.

Non seulement, le nombre moyen d'heures/prix dans chaque école est déclaratif, mais il est également difficilement contrôlable et ne saurait donc constituer un critère objectif dans la mise en place d'un label.

Ces taux de réussite ne concernent que les écoles de conduite dites « classiques » et ne concernent pas ces fameuses plateformes dématérialisées qui présentent des candidats libres.

Le taux de réussite comporte en outre de nombreux facteurs totalement indépendants des enseignants : il dépend en grande partie des territoires (zones urbaines ou rurales) ainsi que des inspecteurs.

Ce taux est par exemple de 74% en Vendée... et de 47% en Martinique ou à Paris. Devrait-on en déduire que les moniteurs vendéens sont deux fois plus performants ?

Par ailleurs, le taux de réussite est-il réellement le seul critère d'appréciation pour le consommateur ? C'est négliger les services personnalisés que les écoles de conduite apportent à leurs élèves (mise en place de délais de paiement, prise en charge et raccompagnement à domicile...).

Annexer l'apprentissage de la conduite -et donc de la sécurité routière- à un tel indice de performance constitue un mauvais signal et un mépris envers ce qui constitue l'essence d'une profession. Nous demandons à ce que ces taux ne soient pas publiés, car non-indicatifs pour les évidentes raisons précédemment évoquées.

Nous ne pouvons que déplorer le climat ô combien précaire dans lequel s'est déroulé les échanges depuis plusieurs années. D'une part, l'UFC-Que-Choisir, toujours prête à fustiger une profession, semble mener les débats et avoir une influence des plus néfastes. Invitée à siéger au Conseil Supérieur de l'Education Routière, cette association semble ne pas prendre au sérieux ces réunions tant leur chaise brille de vacuité. Influencer les débats dans l'ombre des pouvoirs publics est une chose, porter cette parole en réunion avec les professionnels en serait une autre.

D'autre part, ces mêmes pouvoirs publics semblent prompts à travailler sur des travaux hostiles à une profession tout en occultant et en laissant à l'abandon certaines demandes, la négociation sur l'encadrement des frais d'accompagnement, bloquée depuis près de deux mois, en tête.

Sans engagements clairs de la part de nos interlocuteurs, nous prendrons le rôle de seul observateur lors de cette réunion car nous refusons d'être otage de la dégradation de notre propre profession.

Dans les changements politiques et institutionnels imminents, nous demeurerons force de proposition mais nous demandons un moratoire sur les travaux en cours. Nous nous tenons prêts, une fois ces échéances majeures passées, à travailler sur le futur de nos métiers à l'horizon 2022 et pour les décennies suivantes.