

ANTOINE BEAUDONNET, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE ENPC-EDISER

« Enpc-Ediser espère contribuer à une meilleure accessibilité aux permis de conduire pour tous »

Enpc-Ediser lance une version du Code de la route à destination des personnes DYS et travaille à une version en langue des signes. Antoine Beaudonnet, directeur général de Enpc-Ediser nous explique comment et pourquoi la maison d'édition a décidé de se lancer dans ce travail titanesque.



ANTOINE BEAUDONNET

11 thématiques. Chaque livret fait entre 36 et 132 pages, soit un total conséquent de 732 pages. Cela peut sembler énorme, mais pour l'équipe phare, nous avons consacré une page préliminaire au format A5 à l'horizontale, afin de mieux structurer les apprentissages et limiter la surcharge cognitive. L'ensemble a été relu et validé par des élèves en situation de handicap pour s'assurer que le Code de la route accessible, l'était bien pour tout le monde.

La Tribune : La Diligence à la Sécurité routière a présenté en juin dernier la banque de questions des examens théoriques traduits en langue des signes (LSF). Est-ce que la traduction de votre livre de Code pour les personnes DYS s'inscrit dans la volonté de la QSR de permettre une meilleure inclusion des personnes en situation de handicap ?

A.B. : Oui complètement, sachant qu'il y a pas de nuance de confort. À vrai dire, nous ne savons pas que l'État travaille à la traduction des questions de l'examen théorique en LSF. Plus largement, le sujet du handicap est un sujet de société, nous ne pouvons donc que nous

« Les enseignants de la conduite jouent un rôle social indispensable »

aligner de cette démarche inclusive de la part de tous les acteurs de la profession et de la QSR avec pour principal objectif : la mobilité pour tous. C'est pourquoi nous espérons contribuer, à notre niveau, à une meilleure accessibilité aux permis de conduire pour tous. Avec le Code de la route accessible et que nous avons pris contact avec la QSR pour échanger sur nos projets parallèles mais dans la complémentarité pour éviter la duplication. Par ailleurs, l'indisponibilité devant pas se limiter à la formation théorique, nous pouvons la nous appuyer sur de belles entreprises françaises. Enfin, que la société comme qui, avec son dispositif unique et innovant appelé « SAGE » (Système Assisté à l'Apprentissage) permet d'être une expérience d'apprentissage à la conduite inclusive plus sûre et plus agréable. Cela demande ce que j'ajoute, l'État et tous les acteurs de la profession peuvent jouer leur rôle et l'accessibilité aux permis de conduire : nous pouvons en être fier.

La Tribune : Développer ces outils demande effectivement du temps et un investissement financier pour un éditeur. Avez-vous pu évaluer quelle sera la demande des auto-écoles pour ce type d'outils pédagogiques ?

A.B. : Que ce soit le Code de la route à destination des personnes malentendantes ou accessible au public DYS, notre principale motivation n'est pas commerciale mais s'inscrit dans notre démarche RSE qui reflète les valeurs que nous prônons dans l'entreprise. Comme je le disais précédemment, Enpc-Ediser espère contribuer, à son niveau, à une meilleure accessibilité de tous les permis de conduire. Nous souhaitons ainsi accompagner nos clients dans cette démarche et contribuer à donner une image positive de la profession.

La Tribune : Actuellement, Enpc-Ediser est partenaire des Écoles de la formation à la conduite et à la sécurité routière, le concours lancé par Mobilités 2SR qui vise à récompenser les meilleurs enseignants de la conduite. Était-ce important pour vous, en tant qu'éditeur, d'être associé à ce projet ?

A.B. : L'enseignement de la conduite est une profession qui mérite d'être mise en avant. C'est une profession sous-méconnue du grand public qui requiert à la fois une expertise technique et pédagogique. Le permis de conduire est une étape importante pour la plupart des gens, et beaucoup se souviennent du formateur bien qui les a accompagnés pour l'obtenir. C'est aussi, malheureusement souvent, une profession marquée du doigt alors même que les enseignants de la conduite jouent un rôle social indispensable. Au-delà de former des jeunes à conduire un véhicule, ils transmettent aussi un droit de civisme aux personnes qui nous croisent tous les jours et contribuent à une meilleure sécurité routière. Alors oui, quand Mobilités 2SR nous a contacté pour nous proposer d'être partenaire, nous avons immédiatement accepté et Enpc-Ediser est aujourd'hui fier d'être affilié à leurs côtés.

La Tribune : Enpc-Ediser est également signataire aux côtés de Codes Rousses du communiqué de presse de l'inter-syndicale dénonçant la pénurie de places d'examen. C'est la première fois que Enpc-Ediser s'associe, en tant qu'éditeur, à ce type de communication...

A.B. : En effet, c'est habituellement le rôle réservé des organisations professionnelles et des réseaux qu'on entend activement sur ce sujet, et je ne puis comprendre que cela semble surprendre un éditeur pédagogique s'associant à ce type d'actions. Mais c'est en réfléchissant aux questions des clients, et en constatant les difficultés qu'ils rencontrent, que nous avons choisi d'aller vers une situation qui se dégrade et dont les perspectives, sans réaction rapide, impactent toute la profession et plus directement les candidats. Éloignés de plus la démarche RSE d'Enpc-Ediser et à l'impact social que notre responsabilité citoyenne est aussi d'être aux côtés des organisations professionnelles et des réseaux pour rassembler et contribuer aux solutions à cette problématique. Quand Mobilités 2SR nous a proposé de co-signer le communiqué de presse dénonçant la pénurie de places d'examen, cela nous a paru évident. En effet, c'est tout ce que le manque de places est un sujet qui nous concerne et pour lequel l'État tente de relever un défi administratif avec une demande de places qui est supérieure à sa capacité de production. Le permis à 11 ans et le CFF sont arrivés tout deux début 2024 et n'ont fait que renforcer cette problématique. En effet, un rapide calcul (sans vouloir permettre de comprendre qu'avec un taux de réussite de 60% et dans un taux d'écoulement de 40%) il faut environ 14 places par candidat pour combler la demande. On est loin du compte.

La Tribune : C'est pour cela que les réflexions portent aujourd'hui sur l'augmentation du taux de réussite.

A.B. : Oui, mais une fois que l'on a dit cela, il faut voir comment faire pour augmenter le taux de réussite sans abaisser le niveau d'exigence

pour l'obtention du permis. Plusieurs propositions ont été faites comme l'instauration d'une évaluation finale avant de présenter le candidat à l'examen. Ça pourrait être fait sur un simulateur. L'avantage serait aussi d'être sûr de l'impact positif de la machine. Les élèves ne pourraient pas constater le résultat de l'évaluation. On pourrait même aller plus loin, en l'évaluant avec la QSR et l'élaboration d'une grille d'évaluation commune à toutes les écoles de conduite. En revanche, cela implique que toutes les auto-écoles soient équipées d'un simulateur, ce qui n'est pas le cas. On pourrait alors imaginer un test d'évaluation finale à réaliser sur tablette, ou encore, si l'on ne veut pas que cela soit fait à l'adolescence, prendre exemple sur ce que se pratique en Grande-Bretagne avec une mise en situation pour voir comment l'élève apprendra les dangers. Il y a des solutions, je ne dis pas que c'est facile mais encourage. Mais les organisations professionnelles et les réseaux ont fait un gros travail pour trouver des solutions concrètes et rapidement applicables. Tout le monde n'est pas d'accord sur tout, mais l'on ne peut pas critiquer la profession de n'avoir rien proposé.

La Tribune : Plus globalement, comment voyez-vous l'avenir de la profession ?

A.B. : Je suis optimiste. Je pense que le fin de la voiture individuelle est pas pour demain, il y aura toujours des besoins. Mais des écoles de conduite et des enseignants pour accompagner la conduite. La formation sur boîte automatique est certainement prendre le pas sur la boîte manuelle. On constate déjà que nombre d'auto-écoles privilégient la formation de 13 heures sur boîte auto complète par la formation partielle sur boîte manuelle. Ce qui, d'ailleurs, peut contribuer à augmenter le taux de réussite au niveau national.

« La formation à la conduite a de l'avenir et Enpc-Ediser sera là pour y contribuer »

Par contre, il faut être vigilant à ne pas laisser le niveau d'exigence par le bas. Il faut rester attentif, notamment avec l'arrivée de l'IA, à maintenir une qualité de formation et à résister aux vagues courtes de Code. Il faut aussi combattre le préjugé du coût élevé du permis. Au regard de la prestation fournie et des charges assumées par les écoles de conduite, la formation au permis de conduire n'est pas « chère », mais il faut effectivement des moyens pour la financer. Avec ce principe, on comprend que les solutions d'aides au financement sont la véritable alternative au coût du permis ou plus exactement à l'accès à la conduite bien souvent nécessaire pour un public jeune et en part d'insertion ou sans emploi.

Enfin, nous constatons que la charge administrative devient un des principaux problèmes des écoles de conduite, notamment pour les petites structures. C'est sans doute pourquoi nous assistons à une concentration du secteur, phénomène qui pourrait s'accroître dans les années à venir. Il faut simplement que nous soyons vigilants à cela car l'école de conduite reste essentielle dans le tissu local et économique de nos régions. À nous de travailler pour continuer à améliorer et encore d'accompagner les écoles de conduite de la meilleure manière possible car nous restons convaincus que les problèmes d'aujourd'hui engendrent les solutions de demain. Donc non, je ne suis pas inquiet ! C'est une profession qui a de l'avenir et Enpc-Ediser sera là pour y contribuer. ■

Projet-News pour Sandrine Ancel