

FACILITER L'ACCÈS DES JEUNES AU PERMIS DE CONDUIRE

Étude & Propositions

RAPPORT PARLEMENTAIRE

25 JANVIER 2005

Jean – Michel BERTRAND

Député de l'Ain

Maire de Bourg-en-Bresse

Le Premier Ministre

Paris, le 29 JUIL. 2004

1442 / 04 / SG

Monsieur le Député,

L'examen du permis de conduire est considéré aujourd'hui comme le premier examen de France, à la fois pour le nombre de personnes concernées chaque année, plus de 1,1 million de nouveaux candidats enregistrés, et pour l'importance sociale qu'il représente.

En effet, le permis de conduire, au même titre que le logement ou l'emploi, est incontestablement un facteur essentiel d'insertion sociale, dans la mesure où il représente pour nos concitoyens le principal moyen d'accéder à l'autonomie de déplacement.

Par ailleurs, l'examen du permis de conduire et la formation qui le précède constituent des instruments essentiels de la politique de sécurité routière menée par les pouvoirs publics, visant notamment à modifier de manière durable le comportement des conducteurs, tout particulièrement les jeunes, qui sont malheureusement trop représentés dans les statistiques d'accidents.

C'est en ayant à l'esprit l'ensemble de ces objectifs que le Gouvernement souhaite mener son action en matière de permis de conduire, afin d'en faciliter l'accès tout en garantissant son statut au sein de la politique générale de sécurité routière.

Dans cet esprit, lors de ma récente visite à la délégation interministérielle à la sécurité routière, j'ai clairement affirmé l'intérêt à la fois sécuritaire et social de ce dossier et j'ai demandé que soit étudiée la mise en place d'un dispositif permettant aux jeunes qui en ont besoin d'obtenir leur permis de conduire dans des conditions financières acceptables.

Vous êtes, Monsieur le Député, membre du Conseil national de la sécurité routière, au sein duquel vous faites la preuve de votre engagement au service de cette grande cause nationale. Je connais par ailleurs votre intérêt pour toutes les questions sociales et l'insertion. Voilà pourquoi je souhaite vous confier une mission dont l'objet serait d'examiner les modalités d'un tel dispositif.

En vous appuyant sur les expériences déjà menées en la matière, notamment par des collectivités locales ou des associations, et après avoir rencontré les différents interlocuteurs qui vous paraîtront pouvoir éclairer un tel sujet (élus, responsables administratifs, formateurs, assureurs,...), vous formulerez des propositions permettant d'inspirer les décisions que pourrait prendre le Gouvernement à ce sujet.

.../...

Monsieur Jean-Michel BERTRAND
Députée de l'Ain
Assemblée nationale
Palais Bourbon
PARIS

2.-

Les services de l'État compétents, au premier rang desquels la direction de la sécurité et de la circulation routières (D.S.C.R.) du ministère chargé des transports, sont bien entendu à votre disposition pour vous assister dans votre mission.

Pour vous permettre d'accomplir cette mission, un décret de ce jour vous nommera, en application de l'article L.O. 144 du code électoral, auprès du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. Vous pourrez faire appel aux services de ce ministère.

Je souhaite pouvoir disposer de vos conclusions avant la fin de l'année 2004.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink, reading "Raffarin", with a horizontal line underneath. The signature is stylized, with a large 'R' and 'a'.

Jean-Pierre RAFFARIN

"Je dois travailler pour financer mon permis de conduire,
mais il me faut mon permis pour pouvoir travailler ! "

" Dites-moi comment faire ... ? "

Sonia L.
Contribution n°189

REMERCIEMENTS

Mes remerciements les plus sincères s'adressent à Monsieur le Premier Ministre, Jean-Pierre RAFFARIN et à Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, Gilles de ROBIEN, qui m'ont fait confiance.

J'en suis fier, et mesure pleinement les enjeux qu'implique cette mission. J'assume la totale responsabilité de ce rapport que j'ai rédigé en mon âme et conscience.

Merci à l'équipe mise à ma disposition par le Ministre des Transports, Monsieur Christian MACHU et Mademoiselle Céline MESQUIDA.

Leur tâche fut intense et délicate car certaines auditions et certaines propositions ont concerné leur Ministère.

Je les remercie de leur loyauté et de leur engagement.

Merci à mon équipe parlementaire, qui a soutenu ce travail et œuvré avec le sentiment de contribuer à une juste cause, avec une mention particulière à Madame Hélène MARECHAL et Monsieur Nicolas ERNST pour leur plume et leurs relectures.

Merci à mon équipe municipale et aux services qui ont bien voulu me dire que pendant ces quatre mois, je leur avais un peu manqué. Ils se sont adaptés pour m'aider au mieux, sans pénaliser le fonctionnement de la Mairie.

Merci aux médias qui ont accepté d'emblée de collaborer à cette initiative originale d'un appel à contributions, témoignages, expériences lancé à toute la population en amont du rapport.

Sur ce sujet également, les français avaient besoin de s'exprimer. D'une certaine manière ce rapport est aussi le leur, mis en synthèse par un de leurs députés.

Merci aux auteurs qui, depuis plus de 15 ans, par leurs recherches, leurs travaux, leurs publications avaient parfaitement analysé le sujet du permis de conduire, des conducteurs sans permis et de la sécurité routière. Certaines de leurs propositions sont reprises dans ce rapport. A l'époque, malheureusement, ce n'était pas « l'heure politique » c'est-à-dire l'heure de la volonté et de la décision politique.

Merci surtout au Président de la République, Monsieur Jacques CHIRAC, qui par sa volonté affirmée dès le 14 juillet 2002, a permis qu'arrive « l'heure de la volonté et du courage politique » pour le plus grand bonheur des blessés et des vies épargnées.

SOMMAIRE

LETTRE DE MISSION DU PREMIER MINISTRE	3
INTRODUCTION	11
CHAPITRE I	
FACILITER LE FINANCEMENT DU PERMIS DE CONDUIRE POUR TOUS LES JEUNES	21
I. Introduction	21
1. Combien coûte l'apprentissage de la conduite ?	21
a. L'apprentissage traditionnel	21
b. L'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC)	22
c. L'apprentissage pour les jeunes en difficulté	23
2. Un permis de conduire difficile à financer	24
3. Faciliter le financement et responsabiliser le jeune candidat : une double ambition	25
II. Préparer le financement	26
III. Accompagner le financement	28
CHAPITRE II	
AMÉLIORER L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE	31
I. Introduction	31
1. La "fragilité" des jeunes conducteurs : un facteur à ne pas Négliger	31
a. Le sur-risque statistique des jeunes conducteurs	31
b. Un sur-risque principalement lié à l'âge et au manque d'expérience	32
2. La sécurité des jeunes conducteurs comme enjeu de l'apprentissage	32
II. Agir sur la formation initiale	34
1. Obligations préalables à l'apprentissage de la conduite	34
2. Généraliser l'AAC	37
a. Pourquoi généraliser l'AAC ?	37
b. Comment généraliser l'AAC ?	39
3. Rapprocher l'apprentissage de la conduite de l'exigence d'insertion professionnelle et sociale	43
a. L'accès au permis de conduire chez les jeunes apprentis	43
b. Faire du permis de conduire un outil majeur de (ré)insertion sociale et professionnelle des jeunes les plus en difficulté	45
4. Clarifier et encadrer les relations contractuelles entre l'élève et son école de conduite	50

a. Mieux évaluer le besoin de formation pour en maîtriser le coût et la pertinence	50
b. Garantir une totale sécurité des fonds investis auprès des écoles de conduite	51
c. Accélérer et simplifier les procédures	52
5. Améliorer l'enseignement de la conduite	53
a. Encadrer et garantir la qualité de l'enseignement	53
b. Favoriser l'enrichissement du contenu de la formation	57
III. Promouvoir la formation continue du conducteur	58
1. Responsabiliser et accompagner le conducteur novice dès l'obtention du permis de conduire	58
2. Garantir au jeune conducteur un soutien pédagogique durant la période probatoire	60
3. Accompagner et former tout au long de la vie	62
CHAPITRE III	
AMELIORER LES CONDITIONS DE PASSAGE DE L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE	65
I. Introduction	65
II. L'épreuve théorique générale (ETG)	67
1. Une « <i>intellectualisation</i> » de l'examen pénalisante	68
2. La nécessité d'adapter l'outil de contrôle des connaissances aux ambitions de la sécurité routière	70
III. L'épreuve pratique	71
1. Apaiser les tensions liées à l'attente d'une date d'examen	71
2. Apaiser les tensions liées à la présentation à l'examen	74
3. Apaiser les tensions liées au résultat de l'examen	76
CONCLUSION	79
LES 38 PROPOSITIONS EN UN COUP D'ŒIL	79
ANNEXES	81
A. Bibliographie	85
B. Liste des auditions	87
C. Documents remis lors des auditions	95
D. Contributions publiques & citoyennes	97

INTRODUCTION

« Qu'est-ce que le permis de conduire ? »

A cette simple question, d'une simplicité a priori désarmante, les réponses sont multiples, complémentaires, parfois contradictoires. Simple document administratif, preuve d'une compétence, frein à l'accès à l'emploi, contrainte juridique que certains contournent : la diversité des perceptions contraste avec l'unité nationale qui est sollicitée pour lutter contre l'insécurité routière.

La sécurité routière est, depuis 2002, une priorité nationale. L'apprentissage de la conduite est une dimension essentielle, incontournable de cette cause qui nous touche tous personnellement, tout en transcendant nos intérêts particuliers.

L'apprentissage de la conduite, enjeu majeur pour la sécurité routière, doit être perçu dans la diversité de ses traductions, de ses conséquences et de ses objectifs, grâce à une méthodologie originale, de nature à favoriser l'expression de propositions concrètes, précises et facilement applicables par les pouvoirs publics.

I. L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE : UN ENJEU MAJEUR POUR LA SECURITE ROUTIERE

1. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE, UNE PRIORITE NATIONALE

« Quand on parle de grands chantiers, en général, on pensait aux grandes réalisations architecturales qui ont marqué chacun des septennats précédents. Si c'est à cela que vous faites allusion, oui, je voudrais marquer ce quinquennat par trois grands chantiers, mais qui ne sont pas de pierre. C'est d'abord la lutte contre l'insécurité routière. Je suis absolument horrifié par le fait que les routes françaises sont les plus dangereuses d'Europe. (...) ces chantiers ne sont pas aux mains d'architectes, mais, je l'espère, entre les mains des hommes et des femmes de cœur ».

C'est en ces termes que Jacques Chirac, réélu quelques semaines plus tôt aux plus hautes fonctions de l'État, s'est exprimé lors de la traditionnelle interview télévisée du 14 juillet 2002. Aux côtés de la lutte contre le cancer et de l'insertion des personnes handicapées, la sécurité routière est clairement annoncée, depuis le plus haut niveau de l'État, comme enjeu sociétal majeur pour les pouvoirs publics français. Il s'agit d'un enjeu humain, un enjeu « de cœur ».

Quelques semaines plus tard, à l'occasion de l'ouverture de la concertation lancée par le Gouvernement au travers des États Généraux de la sécurité routière, Jacques Chirac précisait sa pensée : *« Avec plus de 8 000 morts et 26 000 blessés graves par an, l'insécurité routière qui frappe si durement les Français est indigne d'un grand pays moderne.(...) Les accidents sont particulièrement meurtriers pour les jeunes, c'est ainsi la première cause de mortalité pour les*

jeunes de 12 à 30 ans.(...) Il y a une importante attente de la part des Français. Les Français sont, je le sais, prêts à accepter des mesures courageuses ».

Ce grand objectif national, priorité du Président et exigence pour les Français, est immédiatement repris par le Gouvernement de Jean-Pierre Raffarin, qui formule très tôt des propositions, et met en œuvre nombre d'initiatives qui mettent la France sur la voie du progrès.

Dès l'année 2003, une baisse historique et fort encourageante des chiffres de la mortalité sur la route est constatée : de 2002 à 2003, une baisse de 20,9% du nombre de tués (-27% sur les routes nationales), une chute de 20,3% du nombre de blessés graves, une multiplication et un meilleur ciblage des contrôles, près de 21 000 permis invalidés. La société française vit une véritable révolution de son rapport à la sécurité routière.

Le 13 octobre 2004, à l'occasion de la semaine de la sécurité routière, le Président de la République estime toutefois que « *rien n'est joué* » et qu'il faut « *redoubler d'efforts* ». Il insiste alors sur « *la nécessité d'une action résolue et globale contre la conduite sans permis et sans assurance* » et préconise non seulement des sanctions exemplaires, mais aussi une véritable prévention de ce type de situations.

Dès 2002, puis de manière continue, les plus hautes autorités de l'État donnent un signe très clair aux Français et à l'ensemble des pouvoirs publics. Une mobilisation sans précédent voit le jour pour agir en faveur de la sécurité routière.

De l'Élysée à Matignon, des Ministères de l'Intérieur et de la Justice au Ministère des Transports, en passant par les initiatives d'un certain nombre de collectivités locales, tout un pays se mobilise en faveur d'une cause qui cesse d'être un tabou honteux. C'est dans ce contexte que les parlementaires sont tout autant invités et incités à prendre position, et à nourrir le débat.

2. FORMER LES CONDUCTEURS

L'amélioration de la sécurité routière passe par une appréhension transversale, en terme de politiques publiques, des problématiques. Qualité des infrastructures, normes en vigueur pour les constructeurs automobiles, évolution de la législation (code pénal, code de la route) pour les usagers, mobilisation de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale sur ces questions, compréhension des comportements individuels pour une nécessaire évolution : autant de champs d'action différents mais complémentaires, qui sont autant d'axes de travail et d'amélioration de la sécurité routière en France.

Notre approche de la question touche plus précisément aux comportements individuels et à la question de l'apprentissage de la conduite.

En effet, il est évident qu'une tension manifeste existe entre le fait de « conduire », et la compétence qui consiste à « savoir conduire ». Ce n'est pas parce que l'on conduit, parce que l'on détient le permis de conduire, que l'on n'est pas dangereux sur la route, à la fois pour soi et pour

les autres usagers. Sur les 5 217 tués sur les routes françaises en 2004, ceux d'entre eux qui étaient conducteurs étaient très majoritairement détenteurs du permis de conduire.

Réciproquement, le fait de « penser que l'on sait conduire » est différent de la réalité de « savoir conduire » d'une part, et de celle de « détenir un permis de conduire » d'autre part. Ceci explique pour partie, de manière certes un peu caricaturale mais utile au raisonnement, l'effrayant « chiffre noir » du nombre de conducteurs qui roulent sans permis. Le Ministère des Transports l'estime au moins à 800 000 personnes.

Certes, le fait de détenir un permis de conduire ne protège pas contre les comportements à risque. Il est toutefois évident qu'une personne qui roule sans permis de conduire est plus dangereuse qu'une autre. En effet, dans ce cas, elle peut se trouver dans deux situations : soit elle n'a rien appris, car elle n'a jamais suivi de cours ni passé l'examen du permis de conduire, soit elle n'a rien retenu, ce qui s'est traduit par un retrait de permis consécutif à une ou plusieurs infractions au code de la route.

Au vu de ces éléments particulièrement préoccupants, il semble nécessaire de se questionner sur l'essentiel apprentissage de la conduite, moment privilégié de l'acquisition de connaissances, d'attitudes et de réflexes de nature à prévenir les comportements à risque sur la route, et donc les risques d'accident.

Comment, en effet, ne pas s'interroger sur l'accès à l'apprentissage de la conduite, sur ses conditions, sa qualité ? Pourquoi tant de Français renoncent-ils à se former dans un cadre légal et encadré ?

Face à ces constats et questionnements, et au regard de la priorité nationale qu'est l'engagement en faveur de la sécurité routière, les pouvoirs publics ne pouvaient rester inactifs.

3. UN RAPPORT PARLEMENTAIRE POUR PROPOSER DES REFORMES UTILES

C'est le 29 juillet 2004 que le Premier Ministre, Jean-Pierre Raffarin, m'indiquait que « *L'examen du permis de conduire et la formation qui le précède constituent des instruments essentiels de la politique de sécurité routière menée par les pouvoirs publics, visant notamment à modifier de manière durable le comportement des conducteurs, tout particulièrement des jeunes (...). C'est en ayant à l'esprit l'ensemble de ces objectifs que le Gouvernement souhaite mener son action en matière de permis de conduire, afin d'en faciliter l'accès tout en garantissant son statut au sein de la politique générale de sécurité routière* », en me confiant une mission parlementaire dont l'objet est « *d'examiner les modalités d'un tel dispositif* ».

Un rapport parlementaire a notamment vocation à nourrir la réflexion du Gouvernement sur des enjeux précis, nécessitant des mesures concrètes et rapidement traduisibles dans le droit positif français.

Les objectifs de cette mission, son inscription dans une démarche constructive, déterminée et responsable, l'obligation de résultats qui en découle, ont été autant de sources de motivation supplémentaires et m'ont incité à proposer une méthodologie originale et participative, permettant de mieux penser l'inscription des problématiques de sécurité routière au cœur de la société française, et de faire des propositions simples et claires.

II. COMPRENDRE POUR PROPOSER ET CONSTRUIRE

1 UNE METHODOLOGIE ORIGINALE

La sécurité routière est, nous l'avons vu, un enjeu national. Un enjeu national se doit d'être appropriable par tous les acteurs de la Nation, c'est-à-dire par tous nos concitoyens. C'est ce qui a inspiré notre méthode de travail tout au long de cette mission.

Une conviction a animé notre démarche : au vu du nombre de tués et de blessés chaque année sur les routes, une majorité de Français est malheureusement personnellement touchée, directement ou indirectement, par l'insécurité routière. Toutes et tous ont mené une réflexion, une analyse, à la fois raisonnée et passionnée sur ce thème, ainsi que sur celui de l'apprentissage de la conduite.

Formuler au Premier Ministre des propositions de réforme, compréhensibles et acceptables par tous au regard de l'enjeu, ne pouvait dès lors se faire et se construire sans le concours de celles et ceux qui ont déjà bâti une réflexion et des attentes précises sur l'objet de notre mission. Ainsi, avant d'agir et de formuler, nous avons fait le choix d'écouter, d'entendre et de dialoguer avec les Français. Cette ambition s'est traduite de deux manières.

Nous avons auditionné les acteurs de l'apprentissage de la conduite, les professionnels du secteur, et les groupes d'intérêts liés à ces problématiques. Plus de cent-cinquante rencontres, avec les professionnels de l'apprentissage de la conduite, les inspecteurs du permis de conduire ; les associations familiales, de parents d'élèves, d'étudiants et de retraités ; les associations et structures d'insertion, les associations liées à la sécurité routière, les automobiles clubs, les associations de lutte contre la violence routière, les associations de motards, etc. ; les banques et les assurances ; les ministères et pouvoirs publics concernés.

Ces auditions ont été enrichies d'une demande de contribution à tous les Préfets et Présidents des Conseils Généraux, ainsi qu'aux associations d'élus (Association des Maires de France et Association des Régions de France).

Ensuite, nous avons donné la parole à tous les Français se sentant impliqués et désireux de s'exprimer. Nous avons ainsi formulé, par voix de presse, un appel à « contribution citoyenne », en précisant que chaque information, suggestion ou analyse qui nous serait communiquée serait intégrée à notre réflexion.

Au total, toutes sources confondues (auditions, courriers, courriels, appels), plus de 400 témoignages ont alimenté notre approche de la mission, et ont conforté les propositions que nous y formulons.

Cette formidable richesse, reflet des attentes des Français, confirme la nature d'« enjeu de société » de cette mission d'une part, et assoit la légitimité des propositions qui sont formulées dans ce rapport d'autre part.

Avant d'en arriver à la formulation précise et concrète de nos recommandations, il semble utile d'évoquer la manière dont ces auditions et contributions ont permis de comprendre l'inscription sociétale de la sécurité routière, et de l'apprentissage du permis de conduire.

2 PENSER LE PERMIS DE CONDUIRE DANS LA SOCIÉTÉ : REGARDS CROISÉS SUR UN ENJEU NATIONAL

L'ensemble des auditions et contributions, que nous avons analysées, nous ont permis d'appréhender les problématiques liées au permis de conduire, et donc liées à l'apprentissage de la conduite, sous trois regards. Ces différents coups de projecteurs sont au cœur du cheminement, qui nous a mené à formuler des propositions concrètes.

a. Le regard des jeunes

Les auditions nous ont permis de faire un constat très marquant : une vive tension est perçue par les jeunes entre la facilité qu'ils connaissent pour accéder au monde (grâce à la technologie : Internet, téléphonie mobile, télévision, mais aussi grâce aux transports tels que le TGV, l'avion...) d'une part, et d'autre part le ressenti d'une réelle difficulté à se contraindre à certaines normes et réglementations dans leur espace de vie immédiat, local et domestique.

Comment, en effet, ne pas saisir le décalage qui réside dans le fait d'avoir la possibilité de communiquer par courriel avec un ami qui réside en Chine, ou de s'y rendre par avion avec une simple carte bleue et un passeport, et parallèlement d'être dans l'impossibilité de se rendre à un entretien d'embauche situé à 10km de son domicile parce que l'on ne détient pas le permis de conduire ?

Il semble particulièrement utile d'intégrer cet aspect au cœur de l'approche que nous devons faire de l'accès à l'apprentissage de la conduite.

Par ailleurs, plusieurs témoignages expriment une autre tension, entre cette fois-ci le discours sécuritaire, déclinée aussi bien en tolérance « zéro », risque « zéro », qu'en une certaine interprétation du principe de précaution, et l'absence de structure permettant l'apprentissage de la gestion du risque.

Le risque, le danger, éléments co-substantiels de toute organisation vivante, font l'objet d'un discours très présent mais incomplet dans l'espace public. Le risque et le danger sont désignés, définis, et la société veille à les endiguer et les réduire. En revanche, l'apprentissage de

l'anticipation du risque et du danger, l'apprentissage d'une certaine forme de responsabilisation, ne semble pas avoir bénéficié d'un intérêt à la hauteur des enjeux revendiqués.

Pour s'en convaincre, il suffit d'observer l'évolution de la réglementation en vigueur – certes nécessaire - relative par exemple à l'utilisation des aires de jeu, des parcours d'aventure, des sorties scolaires, etc. La société actuelle renonce en contrepartie à la plupart des formes de mises en situation des jeunes : ils se trouvent dépourvus de contact avec les lieux et contextes d'apprentissage de la responsabilité et de la gestion du risque.

Dès lors, on comprend mieux pourquoi la route représente à ce point un terrain d'expérience et d'expérimentation pour les jeunes, dès lors que les autres tendent à se réduire.

Les lignes qui suivent s'inspirent de ces constats. L'implication de la famille dans l'apprentissage de la conduite, tout comme celle de l'école, montrent que la notion, plus globale, d'« éducation » entretient une relation intime avec celle de « sécurité routière ». Au-delà des normes en vigueur, il s'agit d'appréhender un comportement, un rapport aux autres et à son prochain, fruit d'une trajectoire personnelle et sociale.

b. Le regard des adultes

Nous développerons le propos plus bas : ce sont souvent les adultes qui financent le permis des jeunes, de « leurs » jeunes.

Cette contribution à l'apprentissage de la conduite se fait souvent avec un décalage profond entre la perception que les parents se font d'une telle démarche, et la réalité vécue par les jeunes. « *De mon temps* » : c'est bien souvent par cette expression que les parents commencent à évoquer leur approche du permis de conduire. Ils financent, pour leurs enfants, le permis d'aujourd'hui avec le regard qu'ils portent encore sur le leur.

Un jeune de 20 ans, qui désire passer son permis de conduire, sollicite fréquemment un accompagnement financier de la part de ses parents. Si ses parents ont 50 ans, cela signifie qu'ils ont passé leur permis de conduire voici environ une trentaine d'années. Cette observation simple nous fait très vite noter que notre société a connu certains changements majeurs depuis les années 1970.

- La structure familiale a changé, les moeurs ont évolué, le rapport à l'autre, la notion d'individualisme, les modes d'apprentissage des normes sociales ne sont plus les mêmes. Certaines difficultés se sont accélérées ou aggravées : chaque année 150 000 jeunes sortent du système scolaire sans diplôme, et 10% des élèves de 6^e ont de graves lacunes en lecture et écriture, voire même des problèmes de compréhension. Ils sont alors âgés de 12 ans !
- Les femmes sont plus mobiles : en 1970, 30% d'entre elles détenaient le permis. En 2002, elles étaient plus de 83% : la conduite n'est plus une « affaire d'hommes ».

- Le trafic routier a beaucoup évolué, la technologie et la puissance moyenne des automobiles également ; des « institutions » ont disparu, à l'image du service militaire qui, au-delà d'une structure qui « produit de la Nation » en créant du sentiment national, était l'occasion pour plus de 100 000 jeunes par an (souvent les plus modestes) d'apprendre à conduire dans un cadre légal, encadré, légitime et symboliquement très associé à l'idée de respect de la norme. Enfin, d'une époque où l'accès à l'emploi était possible dans un champ géographique restreint autour de son domicile, nous sommes passés à un temps où une forte mobilité est devenue la condition même, pour beaucoup, d'échapper au chômage.

Certes, le permis de conduire a évolué ces trente dernières années. Plus que dans les modalités de l'apprentissage de la conduite, c'est surtout son cadre administratif et réglementaire qui a évolué (passage au permis à points en 1992), en raison notamment de l'impact grandissant des directives européennes.

Mais le décalage entre cette formation et les bouleversements profonds et structurels qu'a connus la France de la fin du XXe siècle est demeuré grandissant. Le monde a changé, et le permis de conduire doit accompagner ces changements.

L'apprentissage de la conduite, dans ses modalités, son coût, sa perception et son inscription dans les réalités et contraintes sociales du XXIe siècle, apparaît désuet à beaucoup de personnes. Les adultes ont une perception du permis (un passage à l'âge adulte, à l'âge des responsabilités au moment où l'on se voit offrir le droit de vote) en décalage avec celui des jeunes (une contrainte financière pour trouver un emploi, un stage, voir ses amis, être mobile...).

Les premiers perçoivent encore le permis, au-delà de sa valeur symbolique, comme un droit aisément accessible, ne nécessitant pas d'aptitudes ni de moyens particuliers. Les seconds le voient comme un droit à la mobilité, éloigné de la notion de compétence liée à un apprentissage. Ce droit doit être conquis le plus vite possible, et doit être le moins cher possible. Les jeunes, conscients du fait que le permis est accessible à tous, le perçoivent de plus en plus comme un examen « *de faible niveau* », qui se doit par conséquent de rester très bon marché.

A ces deux regards croisés, parfois contradictoires, se joint une troisième approche.

c. Le regard de la Sécurité Routière

La perception des pouvoirs publics a elle aussi évolué. L'apprentissage de la conduite est, semble-t-il, passé du statut de droit, à celui de devoir.

Les années 1960, 1970, 1980 ont connu leur cortège de lois et règlements (port de la ceinture, limitation de vitesse, etc.), mais ces dispositifs sont restés incomplets. Les mesures de contrôles de ces normes n'ont pu, en effet, être réellement mises en œuvre. Par ailleurs, ces textes n'envisageaient que trop rarement la question de l'apprentissage de la conduite.

Alors que la population française était moins importante, que le réseau routier était moins développé et que le nombre de détenteurs du permis était moins important qu'aujourd'hui, plus de

10 000 tués sur les routes ont été recensés certaines années.

La prise de conscience, heureuse bien que tardive, du drame macabre qui se jouait et se répétait depuis de trop nombreuses années, a projeté la question du permis de conduire et de l'apprentissage de la conduite dans un nouveau domaine d'analyse. Passer son permis demeure naturellement un droit pour tous. Mais cet apprentissage s'est mué en une obligation d'acquérir une compétence objectivée : celle de maîtriser son véhicule et de s'intégrer dans de bonnes conditions à la circulation routière, c'est-à-dire à tous les autres usagers de la rue et de la route. Savoir conduire, savoir-faire sanctionné par la détention du permis de conduire, est devenu une exigence pour évoluer sur le réseau routier (c'est toute la philosophie du permis à points).

La réglementation et les dispositions législatives en sont devenues plus précises, plus contraignantes, notamment en matière de contrôle, de sanctions, de lutte contre l'alcool au volant, etc.

3 QUI AIDER ? COMMENT LES AIDER ?

a. Le champ du rapport : être précis pour être concret

Cette diversité de regards portés sur une problématique qui nous touche tous, couplée à l'immense richesse des suggestions et propositions tirées de contributions de personnes de tout âge, toute origine sociale ou ethnique, et au-delà des parcours personnels, nous pousse à penser l'apprentissage de la conduite et l'accès au permis de conduire comme de véritables enjeux nationaux.

Cela signifie, dans l'approche républicaine, qu'il s'agit d'un enjeu pour tous, et que chacun se doit d'être traité de manière égale face aux problèmes globaux que posent les procédures et dispositifs actuellement en vigueur.

Notre méthode de travail, basée sur la « remontée » des perceptions et des attentes de tous les Français, ne peut, au regard de la mobilisation très intéressante des uns et des autres, se focaliser sur une catégorie précise d'individus. Nos propositions seront « générales et impersonnelles », pour reprendre la principale caractéristique qui définit la Loi française.

Si nos propositions concernent, à première vue, prioritairement les 16-25 ans (nous étendons nos travaux aux 16-18 ans car nous envisageons l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC), la diversité des usagers de la route et l'interdépendance profonde que chaque usager entretient avec les autres nous font dire que s'intéresser aux jeunes, à ceux qui apprennent à conduire, contribue à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route. C'est une volonté d'universalité qui a guidé nos travaux.

Nous avons par ailleurs constaté que dans près de 90% des cas, la première tentative d'obtention du permis de conduire concerne un permis « B » (voiture de tourisme). C'est par conséquent ce

type de formation, et son mode de financement, qui font question, et pour lesquels se concentrent nos efforts.

Les 10% restants sont consacrés au permis « A » (moto), que nous n'abordons pas.

b. Penser l'apprentissage et le financement pour tous

L'apprentissage de la conduite, au cœur de la lutte pour la sécurité routière, est un enjeu national. Cet apprentissage se décline en trois dimensions totalement partagées par tous les jeunes Français.

- D'abord, *l'exigence de mobilité*. C'est souvent, nous le verrons, le premier élément qui motive un jeune à passer son permis de conduire. Cette mobilité est non seulement utile socialement, en terme d'insertion à des groupes sociaux par le biais des loisirs par exemple, mais permet aussi et surtout l'insertion professionnelle. Or, cette problématique de l'insertion professionnelle concerne tous les jeunes, au-delà de leur parcours et de leur trajectoire sociale.
- Ensuite, de *la qualité de l'apprentissage* de la conduite dont dépend le niveau de sécurité que peuvent attendre les usagers de la route. Les usagers de la route sont, eux aussi, multiples : ils ont tous les âges, tous les parcours, tous types d'intégration sociale, ne sont pas tous automobilistes (il s'agit aussi des piétons, des cyclistes, des passagers des voitures, etc.). Chaque citoyen usager de la route est en position de formuler l'espoir que son prochain connaîtra et appliquera les règles en vigueur, et adoptera un comportement responsable et prudent. Encore une fois, la notion même de sécurité routière touche tous les citoyens : nos propositions ne peuvent se limiter à certains d'entre eux. Il s'agit d'une cause commune, qui tend à l'universalité.
- Enfin, nous pensons que la cohésion sociale passe par la cohésion nationale. Penser la Nation comme un tout indivisible, *s'interdire toute discrimination* permet de ne pas avoir à faire le difficile choix de la distinction, du classement, et de la hiérarchie entre les femmes et les hommes. Quel jeune homme mérite plus qu'un autre que l'État l'aide à financer son permis ? Comment dire qu'une famille est plus méritante qu'une autre, pour bénéficier d'un accès favorisé au permis de conduire, alors que l'on sait le nombre de familles modestes ou issues des classes moyennes qui se privent pour offrir une bonne éducation à leurs enfants ? Comme le baccalauréat, le permis de conduire s'apparente à un diplôme individuel, mais, à la différence du baccalauréat son usage s'exprime collectivement : son impact et ses incidences dépassent largement l'individu. L'accès au permis de conduire, les conditions de son apprentissage et de son financement, doivent intégrer cette dimension collective et égalitaire.

Aucune catégorie ne doit, selon nous, être stigmatisée. Aucune cristallisation ne doit être effleurée : ni discrimination positive, ni méritocratie sur des critères – forcément – contestables ne nous ont semblé des pistes acceptables pour un enjeu de dimension nationale.

Bien sûr, et nous l'exprimons dans le rapport, certaines dispositions et propositions traitent de la situation des jeunes les plus en difficulté. Nier certaines situations très particulières car dramatiquement complexes, serait revenu à brandir une naïve et décrédibilisante politique de l'autruche. Toutefois, ces situations doivent demeurer, par définition, exceptionnelles. La règle générale étant l'égalité de tous devant l'apprentissage de la conduite, enjeu d'égale importance pour tous.

L'idée même de contribuer à une évolution des comportements, le principe même de réunir les conditions d'une responsabilité accrue des uns et des autres reposent, précisément, sur une projection de soi à travers l'autre : si l'usager que l'on croise sur la route n'est pas perçu comme un « égal », un « autre soi », la lutte pour la sécurité routière s'apparentera à la quête de Sisyphe. Appréhender son prochain comme son égal est à la source d'une réelle évolution comportementale, un changement des perceptions au sein de l'espace de violence et d'individualisme que constitue l'espace routier. Réunir les valeurs qui nous touchent tous, tel est le socle de toute évolution sociale, au contraire de mesures sectorielles et discriminantes – et donc sources de distorsions sociales futures.

Ainsi, nous envisageons un projet global, répondant à trois exigences principales :

1) Aider financièrement tous les jeunes à accéder à un meilleur apprentissage de la conduite. Les dispositions financières proposées supposent un engagement financier partagé par l'État, ses partenaires potentiels et le jeune candidat, qui doit par ailleurs s'inscrire dans une démarche responsabilisante.

Améliorer la réussite au premier passage de l'examen du permis. Réussir son permis du « premier coup » permet d'intégrer plus rapidement la vie sociale et professionnelle. Il s'agit d'une source d'économies importantes pour le candidat et sa famille, valorisant d'autant l'engagement de l'État, et améliorant l'image de l'apprentissage, trop souvent perçu comme un système basé sur l'échec. Cette exigence exprime aussi un désir de mettre en avant les relations entretenues au sein du trio candidat, enseignant et inspecteur.

Cette réussite au premier passage repose sur :

2) Une amélioration de l'apprentissage en agissant sur la formation initiale et en développant la formation continue des conducteurs. Dans ce cadre, nous porterons un regard particulier sur l'apprentissage anticipé de la conduite, sur l'enseignement et les conditions d'enseignement ou encore sur le contenu pédagogique à donner à la période probatoire.

3) Une amélioration des conditions de passage de l'examen théorique et pratique afin de les rendre plus accessibles, en formulation et en délais, par tous les candidats.

Chapitre

1

Chapitre I

Faciliter le financement du permis de conduire pour tous les jeunes

I. INTRODUCTION

1. COMBIEN COÛTE L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE ?

Le coût de l'apprentissage de la conduite, sanctionné par l'obtention du permis de conduire, varie d'un candidat à un autre. Tout dépend de son besoin de formation et de la formule choisie pour s'y préparer. Pour certains, un nombre limité d'heures de conduite et de cours théoriques suffisent pour réussir l'examen. Pour d'autres, l'obtention du fameux "*papier rose*" exigera davantage de patience, d'heures de cours et donc une plus grande mobilisation de moyens financiers.

Pour la majorité des jeunes candidats, deux formules différentes d'apprentissage sont accessibles : l'apprentissage traditionnel, et l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC). Pour les jeunes en situation dite « difficile », une formule spécifique peut leur être proposée.

a. L'apprentissage traditionnel

Le coût moyen du forfait pour un apprentissage dans une école de conduite à statut commercial se situe aux alentours de 700/800 € TTC. D'après les professionnels et les nombreux témoignages recueillis, il faut compter en moyenne entre 1 000 et 1 200 € TTC pour obtenir son permis de conduire.

Ces éléments portés à notre connaissance nous invitent à un premier constat : le coût final de la formation est souvent nettement supérieur au coût du forfait de base.

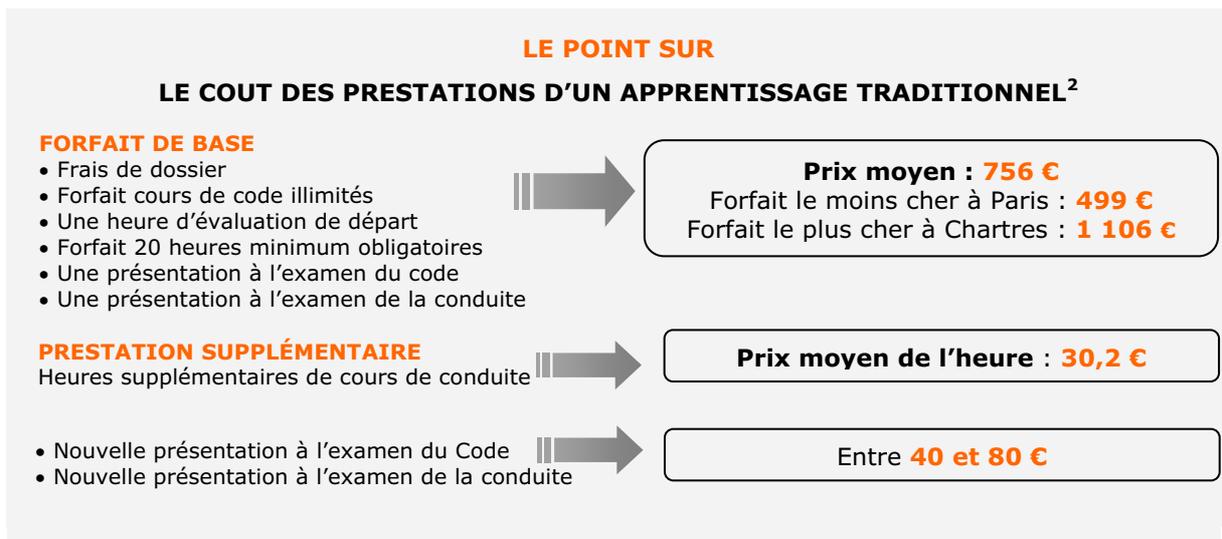
Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte pour expliquer ce phénomène :

- ➔ Le nombre d'heures supplémentaires nécessaires : les témoignages des professionnels ainsi que les contributions citoyennes que nous avons sollicités nous permettent d'affirmer qu'en moyenne, entre vingt-sept et trente heures de cours de conduite sont nécessaires pour

un premier passage à l'examen pratique. Notons par ailleurs que les évaluations démontrent qu'il faudrait au minimum quarante-cinq heures pour traiter toutes les préconisations du Programme National de Formation (PNF), ce qui actuellement est hors de portée. Pour mémoire, le PNF fixe les matières relatives à l'enseignement de la sécurité routière, à la formation et au perfectionnement des conducteurs (arrêté du 23 janvier 1989).

⇒ L'échec au premier examen pratique : l'apprentissage traditionnel se traduit par un taux de réussite légèrement inférieur à 50% au premier examen pratique¹. Plus d'un candidat sur deux doit donc se représenter à l'épreuve, ce qui implique la nécessité de suivre de nouvelles leçons de conduite et d'en assumer le financement.

⇒ La durée de validité limitée du « Code » : lorsqu'un élève n'obtient pas son permis de conduire dans les deux ans qui suivent sa réussite à l'examen du « Code » appelé Épreuve Théorique Générale (ETG), cette partie théorique n'est plus valide et il lui faudra repasser cette épreuve théorique, ce qui entraîne de nouveaux frais de préparation et de présentation.



b. L'apprentissage Anticipé de la Conduite à partir de 16 ans, appelé aussi «conduite accompagnée»

Il apparaît rapidement qu'un jeune candidat qui choisit l'AAC paiera au final moins cher son permis de conduire.

Si le forfait initial de l'AAC coûte plus cher (936 € TTC contre 756 € TTC) que celui pratiqué en apprentissage traditionnel en raison du coût des « Rendez Vous Pédagogiques »

¹ Permis de conduire : Bilan des examens 2003. Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) Juin 2004

² La tribune des Auto-écoles N° 103 Octobre 2004

obligatoires, il apparaît néanmoins que l'AAC se révèle moins cher pour le jeune candidat. En effet :

- Peu d'heures supplémentaires de formation pratique encadrée sont nécessaires à un élève ayant effectué la conduite accompagnée.
- Un meilleur taux de réussite (légèrement supérieur à 70%³) à l'examen évitera les coûts liés à une nouvelle présentation.



Très souvent, le coût du forfait de l'AAC correspond au coût définitif payé par le candidat, soit environ 20% de moins que le coût moyen de l'apprentissage traditionnel.

c. L'apprentissage pour les jeunes en difficulté

Pour les jeunes en situation d'insertion sociale et/ou professionnelle ainsi que pour les jeunes les plus en difficulté, une attention toute particulière est nécessaire. Il existe, pour ces derniers, des structures spécialisées qui préparent à l'examen du permis de conduire, les écoles de conduite à statut associatif.

Le coût d'une telle formation est sensiblement plus élevé car elle intègre des apprentissages qui ne relèvent pas directement de la conduite mais du comportement, de la citoyenneté, ou encore de la maîtrise de la langue française. L'efficacité de ce type d'encadrement est significative puisque les taux de réussite peuvent atteindre les 70% au premier passage⁴.

D'après les témoignages des personnes travaillant dans ces structures, le coût final moyen est de l'ordre de 2000 à 2500 € TTC.

³ Permis de conduire : Bilan des examens 2003. Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) Juin 2004

⁴ Audition de FARE, UFJT et association JADE.

2. UN PERMIS DE CONDUIRE DIFFICILE A FINANCER

Beaucoup de personnes interrogées estiment que le permis de conduire est « trop cher ». Pourtant, il suffit de comparer le coût moyen de l'apprentissage de la conduite en France avec celui des formations dispensées dans d'autres États de l'Union Européenne pour constater que le permis de conduire français est parmi les moins chers. De plus, les marges bénéficiaires sur l'heure de conduite sont faibles au vu de la rémunération générale du secteur économique concerné. Notons enfin que le secteur de l'enseignement de la conduite, dont la tâche constitue « *une véritable mission de service public* » souffre non seulement d'une mauvaise santé économique, mais également d'un déficit de reconnaissance sociale.

LE POINT SUR

LES CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR DES ÉCOLES DE CONDUITE

Au 1^{er} janvier 2003, on dénombrait 12 765 écoles de conduite, employant 23 000 enseignants ⁵.

La concurrence joue diversement. Elle se fait principalement sur les prix. La pratique la plus courante est de proposer un prix attractif sur le forfait de base, les marges se faisant sur les prestations complémentaires.

En effet, les marges bénéficiaires sur l'heure de conduite sont faibles, compte tenu des coûts fixes et variables que cette même heure de conduite doit supporter :

- Coûts salariaux tout d'abord, la main d'œuvre salariale est la base de l'exploitation d'une école de conduite (la base du SMIC est appliquée)
- Charges financières diverses (parmi elles, la TVA à 19,6%, dont la réduction est fortement réclamée par la profession)
- Frais divers (frais de location et d'entretien des véhicules, frais de location du local, amortissement des équipements pédagogiques,...)

Si le permis de conduire est perçu comme onéreux, c'est très souvent en raison de la situation financière momentanée des candidats désireux de l'obtenir. En effet la majorité des candidats sont jeunes (entre 16 et 25 ans) et disposent, en raison de leur âge, de peu de ressources :

- ➔ Si le candidat est étudiant, lycéen ou en formation professionnelle, il est encore essentiellement dépendant financièrement de sa famille.
- ➔ Si le jeune candidat est inséré professionnellement, il demeure néanmoins souvent dans la précarité (premier emploi faiblement rémunéré, travail intérimaire, contrat à durée déterminé, etc.). Ses revenus sont alors insuffisants pour financer l'apprentissage de la conduite et l'accès au permis de conduire.

⁵ Contribution écrite N°42 du Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie

➔ Enfin, s'il connaît des difficultés majeures pour s'insérer professionnellement, le financement du permis de conduire sera rendu très difficile. Le jeune candidat potentiel sera victime du paradoxe suivant : vecteur fort d'insertion professionnelle, le permis de conduire lui est nécessaire pour accéder à l'emploi, or l'absence d'emploi lui interdit, précisément, un financement de l'apprentissage de la conduite.

Dans la majorité des cas, les jeunes candidats doivent ainsi faire appel à leur famille et entourage proche pour financer l'accès au permis de conduire. Pour autant, malgré les témoignages recueillis qui illustrent un réel accompagnement de l'entourage familial y compris des familles les plus modestes quand elles inscrivent le permis dans un projet éducatif pour leur enfant (mobilisation de l'épargne, solidarité intergénérationnelle, etc.), satisfaction ne peut systématiquement être offerte aux attentes des jeunes candidats potentiels, en raison du coût global de la formation.

Ce constat, ajouté à l'enjeu social et professionnel que constitue l'accès à la conduite, et plus globalement à la mobilité de tous les jeunes, quelle que soit leur situation sociale, scolaire ou familiale, nous invite à inscrire ce rapport dans l'objectif de faciliter le financement de l'accès au permis de conduire tout en responsabilisant les jeunes candidats.

3. FACILITER LE FINANCEMENT ET RESPONSABILISER LE JEUNE CANDIDAT : UNE DOUBLE AMBITION

De très nombreuses contributions citoyennes ont mis en avant l'importance de l'implication financière et personnelle du jeune candidat. Toute notion d'« assistantat » et d'accompagnement intégral est rejetée dans les témoignages recueillis et auditions organisées. Passer son permis de conduire doit demeurer un acte volontaire qui s'inscrit dans une approche citoyenne ; la réussite de l'examen doit mettre en valeur le mérite du candidat « *Le permis de conduire, cela se mérite* ».

En revanche, beaucoup estiment également que l'État a le devoir de s'impliquer dans la mesure où l'insertion des jeunes, leur mobilité et leur entrée dans le monde du travail sont autant d'enjeux nationaux très forts pour les pouvoirs publics.

L'apprentissage de la conduite et la réussite au permis de conduire demeurent un rendez-vous entre le jeune citoyen et ses responsabilités vis-à-vis de la société : ce moment correspond, depuis la suppression du service militaire, à l'un des derniers « rites » institutionnalisés du passage dans le « monde des adultes », à l'image de l'obtention de la majorité légale et par conséquent du droit d'être inscrit sur les listes électorales. Cette dimension nous conforte dans l'idée qu'une implication plus précise de l'État dans l'apprentissage de la conduite revêt une pleine légitimité.

Nous suggérons plusieurs pistes de propositions, susceptibles de traduire une telle implication des pouvoirs publics auprès des jeunes candidats, quelle que soit la configuration dans laquelle ils souhaitent apprendre la conduite. Les propositions d'aides financières doivent concerner **tous les**

jeunes sans distinction, dès lors qu'ils passent leur permis de conduire pour la première fois. Nous envisagerons ici les préconisations suivantes :

- Préparer le financement
- Accompagner le financement

II. PREPARER LE FINANCEMENT

L'épargne peut être perçue comme la traduction d'une volonté de prévoir l'avenir, mais aussi d'exprimer une responsabilité particulière. Un jeune qui anticipe le financement de sa formation dès son plus jeune âge donne d'autant plus de valeur et de sens à cette formation qu'il aura économisé pour investir dans son propre avenir. De même, l'environnement familial, associé à la démarche, peut être davantage sensibilisé à l'importance de l'apprentissage de la sécurité routière par les plus jeunes. Le recours à l'épargne s'inscrit ici dans un projet familial d'éducation, fondé sur des valeurs et des repères s'exprimant tout au long de l'enfance.

Une telle approche doit, selon nous, être facilitée par les pouvoirs publics, avec la participation active et citoyenne des organismes financiers. A l'occasion des auditions effectuées, ces derniers s'y sont montrés prêts. Par ailleurs, certains se sont d'ores et déjà engagés dans cette voie avec des résultats très encourageants.

Plusieurs propositions nourrissent la réflexion, et sont susceptibles de contribuer largement à l'anticipation du financement de l'apprentissage de la conduite.

PROPOSITION N°1

Créer un Livret d'Épargne « Formation au permis de conduire »

- **L'ouverture d'un livret :**

Un tel Livret d'Épargne est susceptible d'être ouvert dès le dixième anniversaire de l'enfant. À cet âge, l'intérêt pour la mobilité se développe, et une éducation routière a été dispensée en école primaire ponctuée par l'Attestation de Première Éducation Routière (APER). Nous soulignons de plus, l'apparente pertinence de sensibiliser, dès cet âge, l'enfant au parcours qu'il devra suivre s'il souhaite être un jour détenteur d'un permis de conduire. Par ailleurs, d'autres livrets étant accessibles dès la naissance, le basculement de l'épargne sur le Livret « Formation au permis de conduire » demeure possible.

▪ **Principes généraux de fonctionnement du livret :**

Le Livret « Formation au permis de conduire » peut s'apparenter, dans son fonctionnement, au Plan d'Épargne Logement, qui se caractérise par :

- Un dépôt initial
- Des versements réguliers
- Des versements libres

Le montant total des dépôts semble devoir être plafonné à un montant de l'ordre de 1 500 € permettant de couvrir le coût de l'apprentissage de la conduite (formation pré-permis et post-permis).

Le dispositif législatif nécessaire à la mise en œuvre de ce Livret doit garantir au jeune bénéficiaire une sécurité totale des fonds placés. En toutes circonstances, les revenus économisés et placés doivent lui rester personnellement acquis pour financer sa formation au permis de conduire. Aucune autre personne physique ou morale n'est habilitée à retirer les sommes placées.

▪ **Les intérêts et la bonification du livret :**

Un taux attractif, comparable à celui du livret jeune, est nécessaire. Nous invitons les pouvoirs publics compétents à se prononcer, le cas échéant, sur la pertinence d'une fixation d'un taux unique pour tous les établissements bancaires. Par ailleurs, la question de la fiscalisation des intérêts doit être posée.

Une bonification doit être envisageable pour affirmer l'engagement de l'État et son soutien. Nous proposons que cette bonification prenne la forme d'une prime, calculée en fonction des intérêts acquis au moment de la sortie des fonds. Cette prime peut être versée à l'intéressé sur justificatif de la signature du contrat avec l'école de conduite.

De plus, il semble judicieux de voir la bonification proposée par l'État se révéler plus avantageuse encore pour les jeunes qui s'engagent sur la voie de l'AAC, ce en raison de l'intérêt d'une généralisation de ce type de formation anticipée.

▪ **Une utilisation des fonds exclusivement dédiée au permis de conduire :**

Nous proposons de restreindre les conditions de retraits de fonds, pour que les sommes placées sur le Livret soient exclusivement affectées certes à la préparation à l'examen du permis de conduire, mais aussi, de manière plus générale, aux formations pré ou post-permis. Le Livret doit ainsi permettre le financement de tout type de permis (B ou A).

L'utilisation de ce Livret pour financer une formation d'aide aux premiers secours constitue une piste qui mériterait selon nous, d'être envisagée.

▪ **Une utilisation des fonds exclusivement réservée au jeune titulaire du compte épargne :**

Cette exigence apparaît comme une condition vitale à la pertinence de l'initiative que nous envisageons.

- **La clôture du livret :**

Le Livret « Formation au permis de conduire » doit obligatoirement être clos à la fin du cursus de formation ou au plus tard à 25 ans.

En cas de renoncement à une inscription au permis de conduire, le compte serait soldé et reversé sur un compte traditionnel en perdant tous les avantages spécifiques.

III. ACCOMPAGNER LE FINANCEMENT

Pour répondre aux besoins des jeunes qui ne souhaitent pas ou qui ne sont pas en situation de bénéficier d'un Livret d'Épargne « Formation au permis de conduire », plusieurs contributions ont formulé diverses propositions, à l'image de la création d'une allocation ou d'une bourse directe.

Nous nous orientons quand à nous vers un « Chèque formation au permis de conduire ». Cette formule, que nous allons nous attacher à détailler, semble bénéficier d'une grande souplesse. Elle a par ailleurs déjà été mise en place par certains Conseils Généraux : par exemple, depuis janvier 2003, le département de l'Essonne et le département du Val d'Oise remettent aux jeunes inscrits en AAC deux chèques de 150 € (un seul chèque de 150 € dans la cas d'une formation classique). Depuis janvier 2002, le département du Cher offre une subvention de 350 € sur présentation de l'attestation de fin de formation initiale de l'élève.

PROPOSITION N°2

Diffuser un Chèque « Formation au permis de conduire »

- **Principes généraux de fonctionnement :**

Pour les jeunes n'ayant pas ouvert de Livret, la contribution de l'État peut se traduire par le versement d'un « chèque formation au permis de conduire » remis, par exemple, avec le bordereau d'inscription du candidat, délivré par la Préfecture. Le montant de l'aide peut avoisiner celui de la prime maximale allouée dans le cadre du « Livret Formation au permis de conduire ». De la même manière, ce chèque peut être majoré par l'État lorsque le candidat privilégie l'AAC.

- **Une utilisation exclusivement dédiée au permis de conduire :**

Le montant de ce chèque ne peut être affecté librement. Cet outil, destiné à favoriser l'apprentissage de la conduite, se doit :

- ➔ D'être endossé au profit d'une école de conduite (qui sera conventionnée pour la circonstance) au moment de la signature du contrat entre le candidat et l'établissement.

- ➔ De contribuer au remboursement d'un prêt contracté dans le cadre du financement du permis de conduire (ou éventuellement de servir d'apport initial).

Notons enfin que le concept d'aide directe par « chèque » est également proposé dans d'autres études visant à faciliter l'accès à la mobilité. C'est le cas du rapport conjoint IGAS-CGPC (Inspection Générale des Affaires Sociales – Conseil Général des Ponts et Chaussées) d'octobre 2004 ayant pour objet « Favoriser l'accès aux transports en zones rurales » et qui préconise de « promouvoir un chèque transport ».

- **Créer une dynamique de financement en identifiant et mobilisant tous les partenaires potentiels :**

Réaffirmons en préalable l'ardente obligation que le jeune contribue, en travaillant, au financement de son permis. À ce titre, l'initiative de la loi de finances pour 2005 exonérant de l'impôt sur le revenu, dans la limite de deux SMIC, les rémunérations des travaux effectués par des jeunes de moins de 21 ans durant leurs congés scolaires ou universitaires, mérite d'être connue et diffusée.

L'État montrant l'exemple, cette dynamique de financement pourrait être renforcée par l'implication d'autres partenaires, en fonction de leurs critères propres, critères qui doivent tous contribuer à responsabiliser le jeune et sa famille :

- ➔ Les collectivités locales (Régions et Départements, politiques de la ville, travaux citoyens, jobs d'été,...)
- ➔ Les Caisses d'Allocations Familiales (par réorientation ciblée de versements existants tels que les chèques vacances). Leur très bonne connaissance des familles et des jeunes en difficulté constitue un atout précieux pour apporter des réponses aux situations les plus « sensibles »
- ➔ Les comités d'entreprises
- ➔ Les banques et les assurances (les Caisses d'Épargne par exemple, en extension de leur obligation de consacrer une partie de leurs résultats à des financements d'interventions dans des actions d'intérêt général, devraient pouvoir élargir cette notion à l'insertion des jeunes par le permis de conduire)
- ➔ Les établissements à vocation médicale, sociale, de service à la personne, qui sont en manque cruel de main d'œuvre pour de menus travaux peuvent être incités à rémunérer sous forme de « chèque permis » des jeunes réalisant ces travaux d'« intérêt public »
- ➔ Les compagnies pétrolières qui sont toujours à la recherche de nouveaux « cadeaux de fidélisation » sont susceptibles de s'approprier de tels outils, en complément des outils de marketing.

Chapitre II

Améliorer l'apprentissage de la conduite

I. INTRODUCTION

1. LA "FRAGILITE" DES JEUNES CONDUCTEURS : UN FACTEUR A NE PAS NEGLIGER

a. Le sur-risque statistique des jeunes conducteurs ⁶

Au 1^{er} janvier 2003, les jeunes adultes en âge de passer le permis (de 18 à 24 ans) représentaient 9,1% de la population française. Ils sont largement sur représentés dans les accidents de la route.

En 2003, ils ont été 23 738 à être tués dans les mêmes circonstances.

- 1 218 de ces jeunes ont été tués soit environ 22% de l'ensemble des tués.
- 4 055 ont été blessés gravement soit environ 21% de l'ensemble des blessés graves.

Par ailleurs, le risque d'être tué en tant que passager est plus élevé pour la population des 18-24 ans. Sur l'ensemble des passagers tués dans un véhicule de tourisme (950), plus d'un sur trois ont entre 18 et 24 ans (355).

Ces derniers chiffres mettent en évidence l'une des principales caractéristiques des accidents impliquant de jeunes conducteurs : une plus forte gravité des accidents.

Il n'est pas rare d'avoir à déplorer, tôt le dimanche matin, des accidents où plusieurs jeunes « entassés » dans un véhicule sont morts ou ont été gravement blessés. Les fins de semaine et les nuits (vendredi, samedi, dimanche) sont particulièrement meurtrières : 57% des décès des 18-24 ans ont lieu en fin de semaine, dont 61% la nuit.

L'un des principaux facteurs de risques des jeunes est donc leur mode de vie et leur approche de la mobilité.

⁶ *Grands thèmes de la sécurité routière en France en 2002, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, La Documentation Française, Edition 2004.*

b. Un sur-risque principalement lié à l'âge et au manque d'expérience

Les jeunes conducteurs sont surexposés au risque d'accidents de la route en raison également de leur conception du risque. Pour certains, la prise de risque a une véritable fonction sociale et permet de se confronter à ses propres limites, se valoriser soi-même ou au sein d'un groupe d'amis.

Chaque prise de risque qui ne finit pas en accident conforte le jeune conducteur dans l'idée qu'il se fait de sa maîtrise du véhicule mais surtout de sa maîtrise des situations. Il se considère alors comme un bon conducteur et peut avoir l'impression d'être indestructible. Cet excès de confiance peut l'entraîner à se confronter à des situations de conduite toujours plus dangereuses.

Pourtant, il est évident que les nouveaux conducteurs manquent d'expérience, surtout ceux qui n'ont pas pratiqué la conduite accompagnée. Ce déficit d'expérience les rend plus dangereux pour eux-mêmes, et pour les autres usagers de la route.

Le manque de maîtrise du véhicule est l'un des aspects du manque d'expérience. Il faut ainsi noter que près de 49% des jeunes conducteurs décédés ont trouvé la mort dans un accident n'impliquant que leur véhicule. Le pourcentage élevé de sortie de chaussée chez les conducteurs novices est bien un indicateur de cette insuffisance de maîtrise du véhicule.

Au-delà de la maîtrise du véhicule, l'expérience naît aussi de la confrontation aux événements et de leur répétition. Les rendez-vous pédagogiques obligatoires durant la période de conduite accompagnée permettent une analyse et une discussion de cette première expérience de conduite. Les conducteurs qui ont suivi une formation classique ne bénéficient d'aucun retour pédagogique concernant leur expérience.

Âge, manque d'expérience, mode de vie constituent ainsi les principaux facteurs faisant des jeunes conducteurs une population particulièrement vulnérable et dangereuse sur la route.

2. LA SECURITE DES JEUNES CONDUCTEURS COMME ENJEU DE L'APPRENTISSAGE

La finalité du permis de conduire est de sanctionner une aptitude à la conduite. C'est pourquoi la formation initiale du conducteur est fortement axée sur la maîtrise du véhicule ainsi que sur son insertion dans l'environnement routier. Sur ce point, nous verrons plus tard les bénéfices de l'apprentissage anticipé de la conduite. Mais sur la route, il ne suffit pas de savoir conduire, encore faut-il savoir « se conduire » et adopter des comportements de conduite respectueux des autres usagers.

Deux écueils peuvent alors être soulevés s'agissant de la formation à la conduite :

- D'abord, l'examen du permis de conduire ne permet pas de prédire si un futur conducteur aura ou non un accident. L'épreuve ne vient que vérifier les aptitudes minimales nécessaires

pour conduire, alors même que le risque routier des jeunes est affaire d'attitudes globales, de style de vie, et d'une multitude de facteurs difficiles à identifier et évaluer. Il s'avère difficile pour un enseignant de la conduite d'inculquer à des jeunes élèves, qui ont déjà forgé leur personnalité, les règles d'un bon comportement sur la route. Tout au plus peuvent-ils leur expliquer quel comportement adopter le jour de l'examen. Ce sont en fait les enseignements dispensés à l'école et dans l'entourage familial qui transmettront et conditionneront la sensibilité aux règles fondamentales en matière d'éducation routière et de comportements.

- ➔ Ensuite, il est évident que la qualité de l'enseignement dispensé dans une école de conduite est l'un des éléments constitutifs d'une conduite sûre. Lorsque les élèves n'ont encore jamais touché un volant, les enseignants peuvent d'autant mieux exercer une véritable influence sur leurs attitudes de futurs conducteurs. Bien souvent les candidats choisissent leur école de conduite en fonction du prix, de sa proximité géographique plus rarement de son taux de réussite et ils découvrent la qualité de la prestation pédagogique au cours de la formation.

Le risque existe alors de voir certaines écoles de conduite devenir des « usines à permis » reléguant au second rang tous les enseignements non directement liés au résultat que vient chercher l'élève conducteur en sa qualité de client.

Faciliter les conditions d'accès au permis de conduire ne peut en aucun cas signifier que les nouveaux candidats auront « un permis au rabais », ou que le permis sera donné à tous les candidats, quelle que soit leur aptitude à la conduite, au risque d'accroître le nombre d'accidents.

Bien au contraire, il s'agit d'une occasion privilégiée de progresser de façon significative pour diminuer le risque d'accidents auprès des conducteurs novices.

L'investissement et l'engagement de l'État dans la formation du conducteur, en particulier par le biais d'une aide publique au financement du permis de conduire, font partie d'une politique globale de lutte contre l'insécurité routière. C'est tout le sens de l'instauration, depuis le 1^{er} mars 2004 du permis probatoire, premier et indispensable volet de cette politique globale.

Au-delà du nécessaire volet répressif, la politique globale de lutte contre l'insécurité routière doit permettre également un travail sur la formation du conducteur. Il s'agit de garantir une formation initiale du conducteur plus efficace en matière de sécurité routière, et mieux adaptée à la diversité des profils des candidats. Il est aussi possible d'améliorer les conditions de déroulement de la formation initiale et d'optimiser le temps de formation pour en faire un véritable moment pédagogique du citoyen usager de la route, dans la continuité de l'éducation routière qui doit être dispensée en milieu scolaire.

La mise en œuvre de ce volet préventif axé sur la formation des conducteurs est aussi l'occasion de mieux inscrire l'obtention du permis dans un processus d'accès continu à la conduite. L'apprentissage de la conduite est un processus qui ne prend sens et efficacité que dans la durée.

C'est pourquoi, nos propositions vont dans deux directions :

- Agir sur la formation initiale
- Promouvoir la formation continue du conducteur

II. AGIR SUR LA FORMATION INITIALE

1. OBLIGATIONS PREALABLES A L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

Passer son permis de conduire aujourd'hui n'a presque plus rien de comparable avec l'épreuve que l'on passait « de mon temps », dans les années 1960 ou 1970. Il ne s'agit plus de passer une simple épreuve pratique dont la vérification des connaissances théoriques n'était qu'une formalité et s'effectuait à bord du véhicule. Aujourd'hui l'examen théorique est une épreuve à part, distincte de l'épreuve pratique. Et, depuis le 1^{er} janvier 2004, une autre épreuve de connaissances théoriques passée dans les collèges est obligatoire pour pouvoir s'inscrire à l'examen du permis de conduire, l'ASSR2 pour les jeunes qui ont eu 16 ans depuis cette date.

A la réussite de ces différents examens s'ajoutent les multiples formalités administratives et la nécessaire préparation en école de conduite. Cet ensemble de contraintes fait de l'accès au permis de conduire un parcours souvent plus difficile psychologiquement et financièrement qu'il n'a pu l'être par le passé. Evoquons les procédures actuelles, pour mieux les comprendre et en saisir les enjeux.

▪ **La procédure de demande de permis de conduire**

Tous les candidats au permis de conduire doivent faire une demande de permis de conduire auprès de la Préfecture. Ils doivent remplir un dossier administratif (« le dossier 02 »). Soit ils s'inscrivent dans une école de conduite et ils n'effectuent aucune démarche administrative ; soit ils s'inscrivent en candidat libre et ils doivent effectuer seuls les démarches.

Notre candidat, pour pouvoir être effectivement inscrit et recevoir son livret d'apprentissage, doit fournir un ensemble de documents :

- Une carte d'identité ou carte de séjour valide
- Une attestation de recensement
- Une Attestation Scolaire de Sécurité Routière de N°2 (ASSR2) ou une Attestation de Sécurité Routière (ASR) pour les jeunes sortis du système scolaire.

LE POINT SUR

L'Attestation Scolaire de Sécurité Routière n°2 (ASSR2)

Les Attestations Scolaires de Sécurité Routière n°1 et n°2 existent depuis 1993. L'ASSR1 est passée en classe de cinquième et l'ASSR2 est passée en classe de troisième.

Depuis le décret du 30 avril 2002, l'ASSR2 est un document obligatoire en vue de l'obtention du permis de conduire. Cette attestation constitue donc le premier module théorique d'accès au permis de conduire pour tous les jeunes qui atteindront 16 ans à compter du 1^{er} janvier 2004.

Les épreuves des ASSR de 1^{er} et 2nd niveau sont organisées chaque année en mars dans tous les établissements publics ou privés sous contrat sous l'égide de l'Éducation Nationale.

Elles se présentent sous forme d'une série de séquences vidéo illustrant vingt questions à choix multiples et ont pour but de vérifier les aptitudes des collégiens à identifier les dangers de la route et de tester leurs connaissances en matière de sécurité routière.

L'attestation est délivrée aux élèves ayant obtenu au moins 10/20 aux épreuves.

Pour tous les élèves déscolarisés ou n'ayant pas pu passer l'ASSR2 dans le cadre scolaire, une autre épreuve a été mise en place : l'Attestation de Sécurité Routière. (ASR)

LE POINT SUR

L'Attestation de Sécurité Routière (ASR)

Instaurée par un Décret du 30 avril 2002, l'ASR donne l'équivalent des attestations scolaires de 1^{er} et 2nd niveau pour tous les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans au 1^{er} janvier 2004.

Cette épreuve organisée sous l'égide du Ministère des Transports, se déroule dans un établissement du réseau des GRETA désigné pour l'organisation de cette épreuve. Au moins deux sessions sont organisées chaque année.

Tout comme les ASSR, l'ASR comporte une série de vingt questions. Il faut obtenir au minimum dix réponses justes pour obtenir l'attestation.

Cependant, l'épreuve est rédigée de manière différente des ASSR passées dans le cadre du Collège, ceci afin de tenir compte de la spécificité des publics qui n'ont pas passé leurs ASSR dans le cadre scolaire.

▪ **La procédure d'inscription dans une école de conduite**

S'inscrire dans une école de conduite, c'est acheter une formation à la conduite et une préparation aux examens théorique et pratique. Un contrat doit être signé entre le candidat et son école de conduite depuis la loi du 18 juin 1999.

LE POINT SUR

LE CONTRAT DE FORMATION OBLIGATOIRE

La loi du 18 juin 1999 a inséré au code de la route un article L 213-2 qui dispose : « Les conditions et les modalités de l'enseignement, à titre onéreux de la conduite des véhicules à moteur d'une catégorie donnée et de la sécurité routière font l'objet d'un contrat écrit entre le candidat et l'établissement. »

Plusieurs mentions obligatoires doivent y être inscrites dont :

- L'évaluation du niveau du candidat avant l'entrée en formation, notamment le nombre prévisionnel d'heures de formation.
- Les démarches administratives et formalités nécessaires faites éventuellement par l'établissement au nom du candidat.
- Les obligations des parties : engagement de l'établissement à dispenser la formation et à présenter le candidat aux épreuves, engagement du candidat à respecter les prescriptions pédagogiques et le calendrier de la formation et de l'examen.
- Le tarif des prestations de formation et les modalités de paiement.
- L'existence ou l'absence de souscription par l'établissement à un dispositif de garantie financière permettant le remboursement au candidat des sommes trop perçues en cas de défaillance de l'établissement.

Les candidats choisissent très majoritairement de préparer leurs examens dans une école de conduite. Ils doivent donc effectuer une formation théorique et pratique correspondant à des exigences réglementaires :

- Une heure d'évaluation
- Vingt heures de conduite, minimum obligatoire

LE POINT SUR

L'ÉVALUATION DE DÉPART OBLIGATOIRE

Rendue obligatoire par un arrêté du 5 mars 1991, cette évaluation de niveau permet à l'enseignant de déterminer un volume global d'heures nécessaires à la formation pratique de son élève.

Elle s'effectue obligatoirement avant la signature du contrat de formation puisque ce volume horaire prévisionnel est obligatoirement mentionné dans le contrat. Le formateur, afin d'être le plus objectif possible, utilise une fiche d'évaluation qu'il remplit à l'issue d'un entretien et d'exercices réalisés par l'élève à bord du véhicule. L'élève est alors libre d'accepter ou non le nombre d'heures proposées.

LE POINT SUR

LES 20 HEURES DE COURS DE CONDUITE OBLIGATOIRES

Suite à la mise en place de l'Apprentissage Anticipée de la Conduite, l'arrêté du 28 novembre 1994 a instauré un nombre d'heures minimum obligatoire

« Pour dispenser l'enseignement, l'établissement doit délivrer une formation initiale comprenant un volume minimal de conduite effective en circulation sur la voie publique ne pouvant être inférieur à vingt heures par élève. »

Agir efficacement sur la formation initiale suppose de suivre les préconisations suivantes :

- Généraliser l'apprentissage anticipé de la conduite (l'AAC)
- Rapprocher l'apprentissage de la conduite de l'exigence d'insertion professionnelle et sociale.
- Clarifier et encadrer les relations contractuelles entre l'élève et son école de conduite.
- Améliorer l'enseignement de la conduite.

2. GENERALISER L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE (AAC)

a. Pourquoi généraliser l'AAC ?

Les personnes auditionnées et les contributions citoyennes sont unanimes : l'apprentissage anticipé de la conduite est une « *excellente formule* ». Il s'agit effectivement d'une innovation majeure en matière de formation à la conduite. Expérimenté au début des années 1980, il est en vigueur depuis quinze ans. Son originalité est de donner la possibilité à des jeunes de conduire dès l'âge de seize ans, ce qui constitue, en soi, une source de motivation souvent soulignée.

LE POINT SUR

L'Apprentissage Anticipée de la Conduite

L'Apprentissage Anticipé de la Conduite permet aux jeunes, deux ans avant leur majorité, de recevoir une formation à la conduite basée sur l'acquisition d'expérience en milieu protégé (présence d'accompagnateur).

Son fondement repose sur un parcours en trois étapes :

1^{ère} étape : L'élève, âgé d'au moins 16 ans, reçoit une formation théorique en vue de l'obtention de l'examen du Code (dit Épreuve Théorique Général). Il reçoit également une formation pratique d'au moins 20 heures obligatoires. Une fois que l'élève a obtenu son examen théorique et une fois que l'enseignant considère que le niveau de conduite est suffisant, l'enseignant et le chef d'établissement délivrent l'attestation de fin de formation initiale qui lui permet de s'engager dans la seconde phase.

2^{ème} étape : Cette phase est celle de la conduite accompagnée. L'élève va conduire en présence d'un accompagnateur qui doit répondre à certaines conditions d'âge et d'expérience. (être âgé d'au moins 28 ans et n'avoir eu aucun accident). L'apprenti conducteur doit alors parcourir 3000 kilomètres sur une période d'un an minimum et de trois ans maximum.

Durant cette phase, l'élève et son accompagnateur doivent assister à deux rendez-vous pédagogiques qui comportent :

- Une partie théorique en salle, avec d'autres personnes en conduite accompagnée, sous forme d'animation de groupe, leur permettant d'échanger leurs expériences. Ils seront alors sensibilisés aux risques liés à la conduite (vitesse, alcool, vigilance,...)

- Une partie pratique en présence de l'accompagnateur, ce qui permet à l'enseignant d'évaluer les progrès de l'élève tout en lui donnant des conseils pour la suite.

3^{ème} étape : Lorsque l'élève obtient son permis de conduire, il bénéficie d'une période probatoire de deux ans au lieu de trois pour un conducteur ayant suivi la formule traditionnelle.

- **Offrir de l'expérience, donc plus de sécurité, au jeune conducteur**

Au-delà de la problématique immédiate des conditions d'accès au permis de conduire, qui nous intéresse dans ce rapport, notons que l'apprentissage de la conduite grâce à l'AAC permet au jeune d'acquérir de l'expérience sur la route, condition essentielle d'une meilleure sécurité. En effet, un élève qui suit une formation initiale traditionnelle en école de conduite n'a pas la possibilité de parcourir un nombre comparable de kilomètres. Un élève en apprentissage dans une grande ville peut ainsi très bien obtenir son permis de conduire en ayant parcouru à peine 350 kilomètres, contre plus de 3000 pour un bénéficiaire de l'AAC. Or, il est avéré que l'une des causes principales du sur-risque des jeunes dans l'accidentologie, principalement dans les deux premières années consécutives à l'obtention du permis de conduire, est le manque d'expérience⁷. Cette dernière implique en effet une diversité dans la pratique de la conduite : diversité de routes, de conditions climatiques, d'horaires, etc.

L'expérience acquise grâce à l'AAC est déjà reconnue et récompensée par de nombreux assureurs. Certains diminuent le coefficient de jeune conducteur appliqué au calcul de la prime d'assurance, et ce de manière plus significative que l'exige l'obligation légale (coefficient de 1,5 au lieu de 2) prévue par le code des assurances (arrêté A335-9-1).

Par ailleurs, la loi du 13 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a également pris en compte cette expérience en réduisant, le cas échéant, à deux ans (au lieu de trois) la période probatoire.

- **Donner « un supplément d'âme » à l'apprentissage de la conduite**

L'apprentissage anticipé de la conduite est dans la plupart des cas pratiqué par les enfants accompagnés de leurs parents. Penser l'AAC, dans le cadre de notre réflexion, permet de mettre ce type de formation en perspective : l'AAC est un moment privilégié qui permet de renforcer les liens intergénérationnels. L'enjeu social est primordial et transcende l'enjeu de sécurité routière. Il permet de conforter le dialogue adolescent/adulte à une période où il peut s'avérer difficile : les liens entre accompagnateur et jeune conducteur, par leur nature privilégiée, sont susceptibles d'offrir une dimension supplémentaire à l'implication personnelle de l'adulte.

De plus, les accompagnateurs bénéficient d'une réactualisation de leurs connaissances durant la période de la conduite accompagnée, ce qui constitue un moyen efficace de

⁷ Revue de questions sur le Continuum éducatif, INRETS, Jean-Pascal ASSAILLY, janvier 2005

formation continue des conducteurs.

- **Plus de réussite à l'examen, donc un permis moins cher**

Une autre raison pour laquelle l'AAC est préférable à la formule d'apprentissage traditionnel du permis B est tout simplement son taux de réussite. Les vingt points de plus observés de manière constante (70% de réussite en AAC contre moins de 50 % en apprentissage traditionnel ⁸) permettent d'affirmer qu'un élève ayant conduit au minimum trois mille kilomètres pendant au moins un an est mieux préparé à se présenter à l'examen du permis de conduire.

En plus de l'expérience acquise, la pratique de l'AAC a par conséquent des effets positifs sur le coût final de l'apprentissage de la conduite en évitant au candidat de financer des leçons supplémentaires.

Enfin, en contribuant à la réduction du taux d'échec, donc à la diminution du nombre de candidats présents aux sessions d'examen et du nombre d'heures dispensées aux futurs candidats, la généralisation de l'AAC permet aux Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR) de retrouver plus de disponibilités et aux centres d'examens, plus de souplesse de fonctionnement.

b. Comment généraliser l'AAC ?

- **A l'égard de tous les jeunes**

Malgré ces constats unanimes en faveur de la généralisation de l'AAC, cette dernière demeure insuffisamment pratiquée, et ne progresse que très lentement (10% en 1994, 21% en 1998 et 27% en 2002). Moins de 30% des candidats au permis de conduire ont suivi l'AAC en 2003 ⁹.

Trois aspects freinent principalement la généralisation de l'AAC. D'abord, le financement de cet apprentissage. Le jeune de seize ans qui désire apprendre à conduire connaît souvent, de manière accentuée, les mêmes difficultés de ressources que le jeune majeur face à l'apprentissage traditionnel (on notera malgré tout de fréquents efforts de la part de familles modestes, qui intègrent l'AAC dans le parcours éducatif de leurs enfants). Ensuite, le manque de moyens humains dédiés à cette formule : le nombre d'accompagnateurs disponibles est insuffisant. Enfin, le manque de moyens matériels mobilisés pour rendre l'AAC plus accessible a fréquemment été souligné à l'occasion de nos auditions.

⁸ Permis de conduire : bilan des examens 2003, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR), juin 2004

⁹ Permis de conduire : bilan des examens 2003, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR), juin 2004

Nous proposons de pallier ces difficultés grâce à trois séries de propositions.

PROPOSITION N°3

Mobiliser les moyens financiers nécessaires à la généralisation de l'AAC

Les conditions du financement de l'AAC n'apparaissent pas satisfaisantes. A seize ans, les jeunes ne sont pas professionnellement insérés ou ne le sont que très partiellement. Dans la majorité des cas, seul l'effort financier de la famille peut permettre une mobilisation suffisante de ressources financières.

Cet état de fait explique pour partie le fort décalage entre, d'une part, la proportion de jeunes bénéficiaires de l'AAC issus de milieux dits « aisés » et d'autre part, la proportion de jeunes bénéficiaires issus de milieu plus modestes. Cette formation est par conséquent, dans les faits, socialement discriminante et ne bénéficie qu'à une minorité de jeunes.

Par conséquent, nous appelons de nos vœux une mobilisation des pouvoirs publics, qui pourrait se traduire par :

- ➔ Un engagement préférentiel des aides financières de l'État en direction de cette formule.
- ➔ Une confirmation et un développement des initiatives déjà prises par l'État dans le cadre de sa politique locale (à travers les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière) et par de nombreuses collectivités territoriales (politique de la ville,...).
- ➔ Un encouragement, en direction de toutes les sociétés d'assurance, à supprimer le surcoût de la prime d'assurance pour le véhicule accompagnateur.

Il convient également d'inciter ces sociétés à restituer la surprime d'assurance durant la période probatoire en l'absence d'accidents. Cette surprime est mal perçue et peut apparaître comme contradictoire au vu de l'effort consenti par les jeunes qui s'impliquent dans cette formation.

Nos auditions ont confirmé le fait que les compagnies d'assurance ont parfaitement saisi ces enjeux. A titre d'exemple, nous pouvons citer l'initiative conjointe de la Prévention MAIF, la Caisse d'Épargne Rhône-Alpes et le réseau « Ecoles de Conduite Françaises ». Ensemble, ils ont créé le « livret jeune feu vert pour la conduite » destiné à financer l'AAC.

De même, le groupe Crédit Agricole, par l'intermédiaire de sa société d'assurance PACIFICA, est engagé dans une bonification de la prime d'assurance pour les jeunes conducteurs novices ayant suivi l'AAC.

PROPOSITION N°4

Mobiliser les moyens humains nécessaires à la généralisation de l'AAC

L'AAC impose la présence et l'investissement d'un accompagnateur, qui est la plupart du temps un parent, se devant d'être disponible. Il est évident que tous les parents n'ont pas la possibilité ou la volonté d'être accompagnateurs ; tous les jeunes n'ont par conséquent pas la possibilité de disposer d'un accompagnateur. Le fait de favoriser une plus grande mobilisation humaine peut se traduire par le développement d'une politique nationale de mise à disposition d'accompagnateurs agréés et préparés à leur mission.

Il s'agit d'organiser, sur l'ensemble du territoire, un réseau d'accompagnateurs bénévoles ou issus du monde de l'entreprise. Nous proposons que les accompagnateurs bénéficient d'une formation de base responsabilisante et de nature à s'assurer par exemple qu'aucune mauvaise pratique de conduite ne soit transmise au jeune conducteur.

Les auditions nous ont convaincu que la motivation était forte en ce sens. Des associations comme la Prévention Routière, les Automobiles Clubs, les Clubs des Aînés ruraux, ou les administrateurs mutualistes, se disent prêtes à prendre part à une telle initiative. De la même manière, il semble réaliste de s'appuyer sur les enseignants de la conduite à la retraite, les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, dont l'appui serait, lui aussi, à la fois une contribution à l'amélioration des conditions d'apprentissage de la conduite, ainsi qu'à un renforcement du lien intergénérationnel.

Cette mobilisation humaine doit par ailleurs s'accompagner de différents éléments :

- ➔ Une meilleure implication des écoles de conduite dans la promotion de cette formule.
- ➔ La réelle diffusion d'un livret d'accompagnateur, susceptible de responsabiliser ce dernier dans sa tâche, de lui donner des consignes pour aider l'apprenti conducteur et destiné à lui permettre de suivre sa progression. A l'heure actuelle, le livret de l'élève existe ; le livret de l'accompagnateur également, mais cet outil est insuffisamment sollicité. Il semble pourtant utile et nécessaire à une bonne communication sur l'investissement que représente l'accompagnement d'un jeune apprenti conducteur.
- ➔ Un abaissement à 25 ans de l'âge réglementaire de l'accompagnateur, actuellement fixé à 28 ans, pourrait être envisagé afin de permettre à plus de conducteurs responsables d'être accompagnateurs (conducteur non novice et qui dispose de tous ses points). Nous notons que les enseignants de la conduite, pour obtenir leur autorisation d'enseigner, ne sont soumis qu'à une obligation : celle de ne plus être en période probatoire. Il nous semble pas conséquent cohérent de se questionner sur la pertinence d'une excessive restriction, liée à l'âge de l'intéressé, des conditions de l'acquisition de la qualité d'accompagnateur.

PROPOSITION N°5

Mobiliser les moyens matériels nécessaires à la généralisation de l'AAC

Nos auditions nous ont permis de constater qu'un des freins à la généralisation de l'AAC se traduit par un manque de véhicules automobiles disponibles, susceptibles d'être affectés à ce type de formation. Par conséquent, il semble souhaitable de faciliter la mise à disposition de véhicules, à l'image de certaines initiatives fructueuses dont des collectivités locales furent à l'origine.

A titre d'exemple, dès 1988, la ville de Bourg-en-Bresse a mis en place un service de conduite accompagnée au profit des jeunes les plus défavorisés en adaptant un véhicule municipal et en le confiant à un enseignant de la conduite volontaire. Cette expérience a rencontré un réel succès, et mérite que l'on s'y intéresse tant elle est susceptible d'inspirer d'autres acteurs publics préoccupés par les enjeux de sécurité routière. Un tel dispositif peut par ailleurs aisément se généraliser grâce à des partenariats négociés avec les compagnies d'assurance.

Cette mise à disposition est d'autant plus utile que la conduite accompagnée nécessite d'effectuer obligatoirement un nombre minimum de kilomètres.

- **A l'égard des jeunes en formation professionnelle « conduite routière » et à l'égard des jeunes inscrits dans les écoles de conduite à statut associatif**

La réglementation actuelle limite l'accès à la conduite accompagnée aux élèves inscrits dans un établissement d'enseignement de la conduite agréé.

PROPOSITION N°6

Étendre le bénéfice de l'AAC aux jeunes inscrits dans les filières d'enseignement débouchant sur des diplômes professionnels de conduite routière

Il se trouve que les CAP de « conduite routière » et les BEP de « conduite et service dans les transports routiers » incluent déjà, dans les épreuves professionnelles, les épreuves d'examen du permis de conduire des catégories B, C et E(C). Dès la première année, les compétences liées au permis de conduire de catégorie B doivent être validées pour poursuivre le cursus de formation. La réussite au permis est attestée par un inspecteur du permis de conduire et de sécurité routière, membre du jury de l'examen. Toutefois, le titre du permis n'est délivré qu'à l'âge de 18 ans, si le jeune a réussi en classe de seconde.

En dépit de cette validation, des contributions nous ont signalé que ces lycéens ne peuvent actuellement accéder à la conduite accompagnée et mettre à profit le laps de temps restant jusqu'à la fin de leurs études pour acquérir de l'expérience de conduite qui leur serait bien utile pour leur futur métier. Cette disposition peut concerner environ deux mille élèves par an.

PROPOSITION N°7

Étendre le bénéfice de l'AAC aux jeunes en grande difficulté inscrits dans les écoles de conduite à statut associatif

3. RAPPROCHER L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE DE L'EXIGENCE D'INSERTION PROFESSIONNELLE ET SOCIALE

Cet enjeu doit être considéré comme doublement prioritaire, car au-delà de l'insertion professionnelle, cette catégorie de jeunes est une des plus vulnérables en terme d'accidentologie.

a. L'accès au permis de conduire chez les jeunes apprentis

Nous savons que les jeunes en apprentissage s'insèrent très tôt dans le monde de l'entreprise, bien souvent avant leur majorité. Ils doivent, dès lors, gérer des contraintes de déplacements, entre leur domicile, le Centre de Formation des Apprentis (CFA) et, très souvent, une entreprise. Leur besoin de mobilité est donc particulièrement important ; ce besoin croît davantage encore pour les jeunes qui vivent en milieu rural ou dans un secteur peu desservi par les transports en commun. Compte tenu de l'âge, la mobylette (cyclomoteur), dont l'utilisation est autorisée dès quatorze ans, sera leur premier moyen de locomotion motorisé. Il nécessite de détenir le Brevet de Sécurité Routière (BSR).

Notons par ailleurs que beaucoup de métiers auxquels prépare l'apprentissage requièrent la détention du permis de conduire (mécanique, automobile, bâtiment, travaux publics,...).

PROPOSITION N°8

Intégrer un module « permis de conduire/risque routier en milieu professionnel » dans la formation des apprentis

L'objectif consiste à permettre au jeune de détenir, à l'issue de son apprentissage, deux types de qualifications :

- ➔ Un ensemble de qualifications professionnelles, consacrant des compétences spécifiques.
- ➔ Des qualifications relatives à l'apprentissage de la conduite, qui conditionnent, très souvent dans les faits, l'exercice de leurs compétences professionnelles.

Cette proposition contribue, en outre, à :

- ➔ Valoriser les filières de l'apprentissage en augmentant leur attractivité.
- ➔ Valoriser le cursus de formation à la conduite en vue d'accéder à un emploi.
- ➔ Prendre en compte très tôt, dès la formation, le risque routier pour les PME/PMI (première cause d'accidents du travail). C'est d'ailleurs l'un des points (mesure N°16) identifié, en novembre 2004, par le groupe de travail sur l'apprentissage créé à l'initiative du Ministre délégué aux PME, au Commerce, à l'Artisanat, aux Professions Libérales et la Consommation.

Ce module « Permis de conduire/risque routier en milieu professionnel » peut se décliner en différentes formules suivant les branches professionnelles et les centres de formation. Par exemple, la formation théorique préparant au « Code » (l'ETG) pourrait être une des matières du cursus d'apprentissage, tandis que la formation pratique pourrait être externalisée auprès de certaines écoles de conduite « conventionnées ». En outre, l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) peut parfaitement s'inscrire dans une telle approche pédagogique, ce qui contribuerait à sa généralisation.

Il existe actuellement quelques expérimentations menées avec les professionnels de l'enseignement de la conduite qui confirment la pertinence du principe en vue d'une formation initiale au permis A et B. A titre d'exemple, notons les initiatives de l'école PIGIER, en partenariat avec le réseau des Centres d'Écoles Routières (CER)

La validation de cette proposition doit se traduire par une démarche contractualisée de financement (État/Régions/Branches professionnelles) dans laquelle l'apprenti a vocation à être impliqué.

Cette démarche peut s'inscrire dans le cadre du Plan de Cohésion Sociale qui fixe un objectif de 500 000 apprentis en cinq ans. Pour satisfaire une telle ambition, l'apprentissage doit, nous semble-t-il, être nécessairement plus attractif vis-à-vis des jeunes, ce à quoi contribue l'instauration d'un module spécifique d'apprentissage de la conduite et de sensibilisation aux risques routiers.

Ce type d'accompagnement et de déclinaison d'un soutien financier public, dont l'objectif est d'améliorer les conditions d'apprentissage à la conduite, doit permettre :

- ➔ D'inciter les jeunes résidant loin d'un CFA ou d'un lieu de travail à signer un contrat d'apprentissage.
- ➔ D'inciter les apprentis en cours de formation, dont le lieu de travail et le CFA sont éloignés, à organiser un fonctionnement en alternance plus confortable, et consécutivement à se donner de meilleures chances de réussite.
- ➔ D'inciter les jeunes titulaires du CAP à répondre favorablement à des offres d'emplois éloignées de leur domicile.

Nous suggérons que le Fonds National de Développement de l'Apprentissage puisse également être mis à contribution pour soutenir les régions qui développent un dispositif d'aide financière à l'obtention du permis de conduire en faveur des jeunes apprentis.

La question peut se poser également de passer le permis de conduire dans le cadre de la formation professionnelle. Il conviendrait alors d'élargir la notion de nécessité professionnelle (que le permis soit indispensable à la tenue du poste qu'occupe le salarié concerné) telle que stipulée dans le Code du travail.

Par extension, ce raisonnement peut être élargi aux salariés en exercice (Plan de formation/Congé Individuel de Formation). Il est toutefois nécessaire, en l'espèce, d'adapter les critères d'imputabilité permettant l'inscription de la formation à la conduite au titre des actions de formation professionnelle continue. Ceci doit occasionner un élargissement des critères de recrutement par les employeurs et une meilleure prise en compte du risque routier en milieu professionnel.

b. Faire du permis de conduire un outil majeur de (ré)insertion sociale et professionnelle des jeunes les plus en difficulté

Il n'y a pas « un public », mais « des publics » en difficulté, avec des contraintes d'accès au permis de conduire différentes.

En effet, certains jeunes, socialement très défavorisés, sont encore dans le système scolaire. Le problème du coût et du financement du permis sera, pour eux, très aigu. D'autres, sortis prématurément du système scolaire classique, sont intégrés dans un cycle d'insertion sociale et professionnelle relevant de l'Éducation Nationale.

D'autres encore, en plus grande précarité, cumulent plusieurs types de difficultés et peuvent glisser vers la marginalisation. Ils s'éloignent par conséquent d'un accès légal et sécurisé à l'apprentissage de la conduite.

D'autres enfin, font l'objet d'une mesure judiciaire et sont parfois même en détention.

Une aide différenciée concentrant plusieurs sources de financement pourra par conséquent parfois suffire. Dans les situations les plus délicates, il semble nécessaire de faire appel à des méthodes pédagogiques plus adaptées.

Les jeunes en difficulté sont souvent loin du continuum éducatif, qui se confond à un cursus scolaire normalisé. Ils ont des difficultés à obtenir l'ASSR2, devenu depuis le 1^{er} janvier 2004 un document obligatoire pour s'inscrire au permis de conduire. Ils ont également beaucoup de mal à retrouver le chemin de l'accès au permis via l'Attestation de Sécurité Routière (ASR) qui a été mise en place depuis 2004 pour les jeunes déscolarisés et n'ayant pas pu passer leur ASSR2. Rappelons, à cette occasion, qu'une partie de ces jeunes bénéficiaient, par le passé, de l'apprentissage de la

conduite lors de leur service militaire. Chaque année, sur une population totale de quatre cents mille appelés en moyenne, l'armée délivrait environ cent quinze mille brevets de conduite (permis B et permis Poids lourd ¹⁰). Ces brevets faisaient l'objet d'une validation en permis civil à l'issue du service.

Pour tenir compte du renforcement des exigences de la formation initiale à la conduite, un protocole a été signé le 5 mars 1990 entre le délégué interministériel à la sécurité routière, le délégué interministériel à la ville et au développement social urbain, le délégué interministériel à l'insertion professionnelle et sociale des jeunes en difficulté, le délégué à la formation professionnelle et le délégué à l'emploi. Ce texte propose une approche spécifique facilitant l'insertion par le permis de conduire. Il s'est traduit par l'émergence de structures associatives utilisant le permis de conduire comme un outil d'insertion, et un statut particulier a été créé à cet effet : les écoles de conduite à statut associatif.

Les témoignages recueillis dans le cadre de cette mission sont particulièrement convaincants concernant le remarquable travail effectué par ces structures.

LE POINT SUR

LES ÉCOLES DE CONDUITE À STATUT ASSOCIATIF

La loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière a reconnu l'activité des associations qui oeuvrent dans le secteur de l'insertion sociale ou professionnelle par le permis de conduire en leur accordant un statut particulier. Elle leur donne la possibilité d'enseigner la conduite sous réserve que cet enseignement soit dispensé par des enseignants de la conduite.

Ces associations font l'objet d'un agrément spécifique. On dénombrait au 1^{er} janvier 2004 à peine une centaine d'associations agréées sur le territoire couvrant seulement 45 départements.

Différentes structures ont mis en œuvre des actions d'apprentissage à la conduite :

- les Foyers de Jeunes Travailleurs
- des associations regroupées sous l'égide de la Fédération des Associations par la Route pour l'Éducation (FARE)
- l'Éducation Nationale dans le cadre de la mission d'insertion à partir des dispositifs suivants : les cycles d'insertion professionnelle par alternance (CIPPA), les formations intégrées (CAP...)
- les missions locales et Permanences d'Accueil, d'Informations et d'Orientation (PAIO) dans le cadre des programmes TRACE (Trajets d'Accès à l'Emploi)
- la protection judiciaire de la jeunesse
- l'administration pénitentiaire
- mais aussi la RATP, EDF/GDF...

De 1990 à 1994, seuls 1200 jeunes au total ont bénéficié de ces structures de 1996 à 2000 le nombre de bénéficiaires a considérablement augmenté pour passer de 2600 à 3600 jeunes par an sur un public potentiel d'au moins 40 000 jeunes.

¹⁰ Ministère de la Défense

- **Les dispositifs d'insertion : des outils efficaces en manque de ressources pérennes**

Le permis de conduire est un formidable outil d'insertion sociale et professionnelle. Dans les missions locales ou les écoles de conduite à statut associatif, l'enjeu majeur est de permettre au jeune en difficulté de construire un véritable projet professionnel, lui donnant la possibilité de (re)trouver la « *route de l'insertion* ». L'effort de mobilisation s'articule autour d'une finalité précise, qui est le retour à une vie sociale et professionnelle stable, et pour lequel l'obtention du permis de conduire peut constituer un moyen privilégié d'y aboutir. Le permis de conduire constitue alors l'outil indispensable à toute démarche d'insertion professionnelle. Il sert aussi de moteur ou de « *carotte* » pour certains jeunes, qui venant chercher exclusivement une aide pour avoir le permis, repartent en étant sur la voie de l'insertion sociale et professionnelle, avec bien souvent un projet et une nouvelle ambition pour l'avenir.

De nombreuses personnes parmi ces publics s'engagent malheureusement dans la voie de la conduite sans permis, certaines par manque de moyens financiers, d'autres par ignorance ou mépris des règles sociales et de la législation. Il arrive qu'elles fassent la démarche de prendre quelques heures de cours de conduite mais elles s'arrêtent, rebutées par la partie théorique et le coût de la formation. L'enjeu est donc de taille, il s'agit d'enrayer la dérive actuelle grâce à des mesures d'accompagnement vers l'examen et de contribuer au retour à la légalité.

Réussir l'examen du permis de conduire - qui est souvent le premier sinon le seul diplôme obtenu - permet à des jeunes en manque de confiance, et victimes d'un sentiment de dévalorisation constante, de se réapproprier une image positive d'eux-mêmes. De plus, le permis de conduire apparaît comme un outil efficace de socialisation et d'apprentissage de la règle et du respect de celle-ci. Enfin, obtenir le permis est un sésame vers l'emploi dans la mesure où la grande majorité des emplois auxquels peuvent prétendre ces jeunes demandent peu ou pas de qualification, mais exigent mobilité et autonomie car ce sont souvent des emplois de nuit, en week-end, en horaires décalés, dans des zones d'activité parfois difficiles d'accès. A défaut de transports publics dans ces périodes, la voiture reste le seul moyen de transport.

- **Encourager et conforter l'apprentissage de la conduite dans le cadre de l'insertion professionnelle et sociale**

Compte tenu de l'enjeu social, du risque de fragilisation des dispositifs d'insertion par le permis de conduire, il convient de porter sur ces publics et ces dispositifs une attention toute particulière afin d'en faire une priorité du dispositif global. Pour ce faire, il convient de soutenir les nombreuses initiatives locales existantes, pour les encourager et les conforter.

PROPOSITION N°9

Mobiliser et fédérer les financements de l'État et des collectivités territoriales par des contrats d'objectifs, en vue de favoriser l'apprentissage de la conduite dans le cadre de l'insertion professionnelle et sociale

Dans cette configuration, nous suggérons que l'État soit amené à :

- ➔ Accompagner le financement du permis de conduire pour les jeunes connaissant des difficultés d'insertion et d'emploi. Cette aide peut s'exprimer dans le cadre du suivi renforcé et personnalisé, proposé par la loi de programmation sur la cohésion sociale. Cet accompagnement peut être formalisé par la signature de contrats CIVIS (Contrat d'Insertion dans la Vie Sociale).
- ➔ Mobiliser le Fonds d'insertion professionnelle des jeunes, via les missions locales pour contribuer à un financement conjoint du permis de conduire. Cette aide doit être conditionnée par la réalisation d'un projet professionnel. Dans ce cas, le soutien à l'obtention du permis de conduire peut faire l'objet d'une inscription dans l'accord cadre en préparation pour les cinq années à venir entre le Secrétariat d'État à l'insertion professionnelle et le Conseil national des missions locales (CNML).

De nombreuses missions locales ont compris tôt l'enjeu de la (ré)insertion grâce au permis de conduire et sont impliquées dans les dispositifs d'insertion par le permis de conduire. Les écoles de conduite à statut associatif ou les écoles de conduite traditionnelles qui s'impliquent dans ces dispositifs sont encore trop peu nombreuses, alors que le besoin concerne tout le territoire. Ces écoles effectuent un travail remarquable et apprécié.

Ces écoles adaptent les méthodes pédagogiques en fonction de leurs publics mais l'accent est mis sur le temps consacré à l'apprentissage. C'est une formation longue, qui englobe un travail de réflexion sur soi, son parcours individuel et professionnel. La formation théorique peut prendre plus de quatre mois à raison de quatre jours de formation par semaine. Si la formation initiale au Code de la route pose d'importantes difficultés en raison de l'aspect « *intellectualisé* » de l'examen, et soulève ainsi le problème de l'illettrisme, cette formation permet un travail irremplaçable sur la règle et le comportement.

Quant à la formation pratique, certaines écoles bien conscientes des avantages de l'AAC, qui s'inscrit dans la durée, ont intégré ce dispositif en recrutant un accompagnateur ou en contractualisant avec des entreprises citoyennes désireuses de s'impliquer dans ce domaine, comme EDF ou La Poste.

PROPOSITION N°10

Encourager le développement de dispositifs d'insertion par le permis de conduire

L'enjeu consiste à soutenir les structures existantes et encourager la présence, dans chaque département, d'au moins une école de conduite ayant les compétences pour développer les pédagogies adaptées à ces publics. Il s'agira dans la plupart des cas de structures à statut associatif, dont l'activité est essentiellement tournée vers l'aide à la réinsertion sociale et/ou professionnelle par le permis de conduire. Toutefois, il faut noter l'engagement de certaines écoles de conduite à statut commercial (notamment en Corrèze) qui se sont donné les moyens d'un apprentissage de la conduite adapté aux publics les plus en difficulté.

Rappelons ici notre proposition n°7 visant à étendre le bénéfice de l'AAC aux jeunes inscrits dans ces écoles à statut associatif, la réglementation actuelle se limitant aux établissements traditionnels.

Que ces structures soient à statut associatif ou à statut commercial, il convient de prévoir des procédures de conventionnement obligatoire permettant de mieux identifier les qualifications, compétences et l'étendue de l'intervention de ces structures.

Nous proposons également une rationalisation des coûts de formation en facilitant le partage d'expériences et en dotant ces structures de méthodes et de matériels pédagogiques adaptés aux publics en difficulté. A titre d'exemple, l'utilisation de simulateurs de conduite devrait être encouragée car ils permettent d'améliorer la formation.

▪ Les difficultés de financement des dispositifs d'insertion par le permis de conduire :

Malgré l'efficacité globale de ces formations, les structures d'insertion par le permis de conduire doivent faire face à une fragilité et une instabilité financières qui menacent à chaque instant leur pérennité. Certes, elles bénéficient de nombreuses et diverses sources de financement, dont celles en provenance de Conseils Généraux, notamment dans les départements ruraux. Ces départements ont bien perçu qu'il s'agissait d'une véritable aide au retour vers l'emploi.

Les représentants des écoles à statut associatif ont tous confirmé leurs difficultés à obtenir et à assurer leurs financements. Certaines sources ne sont pas toujours pérennes comme celles en provenance des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), d'autres pourraient disparaître comme le Fonds Social Européen (FSE).

PROPOSITION N°11

Clarifier, simplifier et sécuriser les modalités de financement des structures d'insertion par le permis de conduire

Il s'agit, par exemple, de proposer un guichet unique centralisant les différentes sources de financement.

Au regard des éléments évoqués ci-dessus, compte tenu de la part importante du financement public dans le budget de ces structures, et pour ne pas fausser les règles de la concurrence au détriment des écoles de conduite commerciales, nous proposons que l'intervention des écoles de conduite à statut associatif se limite aux publics en grande précarité, et qu'elles ne soient sollicitées que par des structures spécialisées comme les Missions Locales Jeunes (MLJ) et les Permanences d'Accueil, d'Information et d'Orientation (PAIO).

4. CLARIFIER ET ENCADRER LES RELATIONS CONTRACTUELLES ENTRE L'ÉLÈVE ET SON ÉCOLE DE CONDUITE

a. Mieux évaluer le besoin de formation pour en maîtriser le coût et la pertinence

Il ressort de toutes les auditions des professionnels que le fait de garantir et de contraindre à un nombre d'heures minimum de formation donne l'illusion d'une durée « *suffisante* » à l'apprentissage de la conduite. Les témoignages recueillis montrent qu'il est rare qu'un élève soit capable de réussir son permis de conduire après seulement vingt heures de formation initiale. Et il s'avère que cette obligation minimum met finalement en porte à faux l'avis des enseignants sur l'évaluation des heures réellement nécessaires. Elle crée un climat de suspicion entre l'élève et son école de conduite, dès qu'il s'agit d'évoquer des heures complémentaires de formation.

La concurrence entre les écoles de conduite se fait alors sur des prix correspondant à un forfait d'heures « *minimum* ». Ainsi, ce forfait standard fonctionne comme un produit d'appel, qui passe sous silence le véritable nombre d'heures qui s'avèrent nécessaires à une formation cohérente. Les élèves sont souvent réticents à payer des heures supplémentaires puisqu'on leur a « *vendu le permis* » avec vingt heures de formation. Ils demandent alors à être présentés à l'examen malgré une formation qui peut s'avérer, selon les candidats, incomplète, et ils risquent l'échec.

Finalement, nous constatons que cette obligation réglementaire, conçue comme un garde fou visant à garantir un minimum d'heures de formation, a eu un effet réducteur sur la qualité de la formation, sur le taux de réussite, et conduit à une incertitude sur le coût final de la formation.

Le rôle de « *l'heure d'évaluation* », en tout début de formation, doit ainsi être précisé ou repensé. En effet, ce moment important a vocation, à l'origine, à permettre une appréciation des capacités du candidat élève et une détermination du nombre d'heures d'enseignement au bout desquelles il a des chances raisonnables de se présenter à l'examen pour le réussir. De plus, cette heure d'évaluation doit permettre de déterminer une offre de formation adaptée aux besoins de l'élève.

Par ailleurs, cette heure d'évaluation de départ devrait permettre au futur élève conducteur de choisir son école de conduite en faisant jouer la concurrence et en comparant les résultats. Dans la réalité, la plupart du temps, l'heure d'évaluation s'effectue bien après l'inscription et le paiement des premières prestations. Elle est obligatoire et est perçue comme une simple formalité par l'enseignant. Quant au candidat, il vient acheter une autorisation de conduire qu'il souhaite obtenir le plus vite possible pour le moins cher possible.

La formule comprenant une heure d'évaluation obligatoire et la contrainte de suivre un minimum de vingt heures ne s'avèrent, par conséquent, pas pleinement satisfaisantes.

PROPOSITION N°12

Repenser la première heure d'évaluation et abandonner la référence réglementaire des vingt heures obligatoires minimum

Nous suggérons de rendre totalement indépendante et préalable l'heure d'évaluation en faisant appel, par exemple, à un tiers indépendant, ou en mobilisant des outils informatiques ou encore des simulateurs. Cette évaluation de départ doit pouvoir occasionner une bonne anticipation de la durée de formation nécessaire à l'élève. Ce nombre d'heures doit, selon nous, constituer la référence qui permet d'obtenir un devis personnalisé et qui tient compte de la formule choisie : classique ou AAC. Puisque le « forfait 20 heures » ne fonctionne que comme produit d'appel commercial, il convient de le supprimer au profit d'une véritable offre de formation personnalisée.

L'État doit être invité, en concertation avec les professionnels, à codifier toutes les prestations proposées (comme cela existe pour toutes les professions de santé) et permettre ainsi une clarification des comparaisons des forfaits proposés.

b. Garantir une totale sécurité des fonds investis auprès des écoles de conduite

Tout jeune qui investit son argent ou celui de ses proches dans une école de conduite s'expose au risque que cette dernière ferme brutalement ses portes pour cause de mauvaise santé financière, de pratiques illégales ou de retrait d'agrément. Les problèmes que posent les dépôts de bilan ou les liquidations judiciaires sont une réalité cruelle pour de nombreux candidats aux ressources modestes. Le sentiment d'abandon et de spoliation est très fortement ressenti ; nous avons pu le constater lors de nos entretiens et dans les nombreuses contributions citoyennes envoyées.

- D'une part, les élèves en cours de formation n'ont pratiquement aucun recours leur permettant de récupérer l'argent investi. Ceci est d'autant plus préjudiciable que de nombreux jeunes payent « *comptant* » un forfait complet, le jour de l'inscription. Beaucoup, après cette expérience, refusent de se réinscrire dans une autre école de conduite pour réinvestir des sommes considérables sans être certains de ne pas subir le même sort.
- D'autre part, le temps investi dans la formation, selon le degré d'avancement de l'élève, peut être totalement perdu lorsque les dossiers administratifs ont disparu en même temps que l'école de conduite. Il faut alors recommencer une procédure d'inscription ou demander un duplicata, ce qui constitue des démarches administratives contraignantes, souvent longues, et dissuasives.
- Enfin, une réinscription et un transfert des dossiers dans une autre école de conduite sont toujours délicats, surtout lorsque l'élève a déjà passé l'examen pratique et échoué. En effet, la méthode d'attribution des places, que nous évoquerons plus tard, soulève de nombreuses difficultés.

Ces situations complexes jettent le discrédit sur toute une profession. Même si certaines fermetures ne pouvaient être évitées, la relative absence de soutien et d'accompagnement de ces élèves, et la difficulté des recours pour récupérer les sommes investies sont autant d'éléments qui nous poussent à proposer une sécurisation des financements.

PROPOSITION N°13

Favoriser la création d'un fonds garantissant les conditions de financement de la formation et de la présentation à l'épreuve

Cette proposition permet ainsi de palier l'impact négatif, onéreux et dissuasif des défaillances de certaines écoles de conduite. Cette garantie doit être mentionnée sur le contrat passé entre le candidat et son école de conduite. Ce fonds de garantie existe, mais il n'est pas obligatoire. Il nous semble qu'il serait judicieux qu'il le devienne, notamment pour les écoles qui seront conventionnées.

c. Accélérer et simplifier les procédures

Il existe un manque d'information des candidats, qui connaissent mal les démarches d'inscription et de demande de permis de conduire. Ils se reposent sur les écoles de conduite qui font les démarches pour eux, en les leur facturant.

Par exemple, peu de personnes savent qu'il est possible de préparer les examens du permis de conduire en candidat libre, sans passer par une école de conduite, en utilisant les nombreux outils éducatifs vendus comme les DVD, CD-ROM ou les services en ligne sur internet.

En plus, cette inscription administrative constitue souvent un circuit administratif long et compliqué. La saisie des données nécessaires se fait trois fois : manuellement auprès de l'école de conduite, numériquement pour entrer la demande dans le fichier des permis de conduire, puis ensuite pour la rentrer dans le fichier de répartition des places d'examens ¹¹.

PROPOSITION N°14

Favoriser et faciliter l'inscription personnelle et gratuite des candidats auprès des services administratifs

Cette proposition vient en complément de la nécessaire codification de prestations des écoles de conduite, qui doit apparaître dès la confection d'un devis. Lors du choix de son école de conduite, le candidat doit être totalement libre d'effectuer la procédure d'inscription lui-même dans un service de l'administration ou de laisser faire son école de conduite en lui payant les frais d'inscription correspondant à une prestation clairement identifiée.

Une telle initiative serait idéalement accompagnée d'une simplification de la procédure d'inscription. Il conviendrait en effet, à notre avis, de solliciter des recommandations de la part de la délégation aux usagers et aux simplifications administratives. Ces simplifications devraient pouvoir permettre la mise en place d'une procédure d'inscription par courrier ou par Internet. Cela aurait l'avantage, entre autre, de raccourcir les délais d'obtention du livret d'apprentissage, document obligatoire pour débiter les leçons de conduite.

5. AMELIORER L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE

a. Encadrer et garantir la qualité de l'enseignement

Quelques écoles de conduite, dont la qualité de la formation est insuffisante et dont les résultats sont décevants au regard du temps et de l'argent investis par les candidats, ternissent l'image de la profession.

Certes, les écoles de conduite et les enseignants de la conduite et de la sécurité routière évoluent dans un secteur professionnel contrôlé et réglementé par l'État.

¹¹Rapport sur la répartition des attributions entre Préfectures et Directions Départementales de l'Équipement, Inspection Générale de l'Administration et Conseil général des Ponts et Chaussées, décembre 2004

LE POINT SUR

LA DÉLIVRANCE DE L'AGRÉMENT PRÉFECTORAL POUR LES ÉCOLES DE CONDUITE À STATUT COMMERCIAL

La délivrance de l'agrément préfectoral pour les établissements de la conduite à titre onéreux :

Un exploitant d'une école de conduite doit obligatoirement obtenir l'agrément de la Préfecture pour son établissement afin de pouvoir exercer son activité. Pour obtenir cet agrément, l'article R 213-2 précise les conditions nécessaires :

1. Remplir des conditions « *d'honorabilité et de moralité* ».
2. Justifier d'une capacité de gestion d'un établissement de la conduite.
3. Avoir une expérience professionnelle de trois ans de l'enseignement de la conduite.
4. Être âgé de 23 ans minimum.
5. Offrir des garanties minimales concernant les locaux, les véhicules, les moyens.

LE POINT SUR

L'AUTORISATION D'ENSEIGNER

Cette autorisation est soumise aux dispositions de l'article R 212-1 du Code la route.

Cinq conditions doivent être remplies :

1. Être titulaire du Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite et de la Sécurité Routière (BEPECASER) ou d'un diplôme équivalent.
2. Avoir au moins 20 ans.
3. Être titulaire depuis deux ans au moins du permis de conduire de la catégorie B en cours de validité.
4. Être titulaire d'un permis de conduire dont le délai probatoire est expiré.
5. Remplir des conditions d'aptitude physique, de « *moralité et d'honorabilité* ».

Bien que l'État encadre l'accès à la profession, fixe les règlements, suit les taux de réussite et délivre les agréments sur simples critères administratifs, cela ne peut suffire à considérer ces agréments comme une norme de qualité.

Les jeunes qui s'inscrivent dans une école de conduite agréée, peuvent croire que cette autorisation a été délivrée après un contrôle rigoureux de l'enseignement et du sérieux de l'établissement dans sa mission de formation à la conduite ; or ce n'est pas le cas.

Certes la loi du 12 juin 1999 introduit un certain nombre d'exigences pour aller dans le sens de l'amélioration de la qualité de l'enseignement. Elle organise notamment un suivi pédagogique de la formation des enseignants par les IPCSR. Force est de constater que ce suivi ne s'est pas mis en œuvre, pour des raisons de disponibilité des IPCSR, leurs missions principales s'articulant autour de l'évaluation des candidats, mais aussi parce que les enseignants, comme les IPCSR, acceptent difficilement ce suivi qui est assimilé à une forme de contrôle.

Ainsi, l'un des enjeux majeurs, identifié lors des auditions et parmi les contributions citoyennes, est de permettre au candidat de véritablement choisir son école de conduite en fonction d'une véritable appréciation de la qualité de l'enseignement qui y est dispensé.

Nous suggérons ainsi un conventionnement des écoles de conduite en fonction de critères de qualité de l'enseignement et de la formation. La publicité des taux de réussite des écoles de conduite va dans ce sens, mais peu d'écoles de conduite les diffusent spontanément. Quant aux candidats, ils n'ont pour l'heure pas le réflexe d'aller s'informer auprès des Préfectures, notamment parce que cette possibilité est récente, peu diffusée et donc méconnue.

Cependant le taux de réussite présente une limite comme seul indicateur de la qualité de l'enseignement. Cette limite est d'autant plus nécessaire à mettre en perspective qu'il n'est pas certain que la qualité de l'enseignement et de la formation soit le critère déterminant du choix d'une école de conduite par un candidat. Ce qui intéresse avant tout le jeune candidat, c'est « *d'avoir son permis* ». Or, « *bien préparer son permis de conduire n'est pas synonyme de bien apprendre à conduire* ».

L'élaboration d'un référentiel de l'enseignement prend dès lors tout son sens. Ce référentiel peut permettre de conventionner les écoles de conduite. Seuls les candidats s'inscrivant dans une école de conduite conventionnée doivent pouvoir, selon nous, bénéficier de l'aide publique. Rappelons que ce dispositif n'a rien de choquant dans la mesure où il est déjà en application dans l'enseignement avec les écoles privées sous contrat.

PROPOSITION N°15

Conventionner les écoles de conduite sur des critères de qualité de l'enseignement

Il semble utile de voir les professionnels de l'enseignement réfléchir à l'instauration de plusieurs labels. Une tentative a été menée il y a quelques années, inspirée par une branche de la profession. L'attribution du label était basée sur un certain nombre de critères tels que la clarté des informations ou la qualité des outils pédagogiques utilisés. Mais ce label a été peu choisi par les responsables d'écoles de conduite.

Il faut donc fortement inciter à instaurer un label susceptible de se décliner selon des qualifications précises. Citons cinq pistes de qualifications :

- ➔ Qualification de l'enseignement en milieu scolaire pour les ASSR1, ASSR2 et pour l'ASR
- ➔ Qualification de l'enseignement de l'AAC.
- ➔ Qualification de l'enseignement du BSR, permis A, permis B, etc.
- ➔ Qualification de l'enseignement pour les publics en voie d'insertion.
- ➔ Qualification de l'enseignement pour les formations post-permis.

Dans cette optique, l'État peut être invité à impulser et encadrer la mise en œuvre de l'organisation de ces labels. Il peut être amené à conventionner les établissements d'enseignement en fonction

de critères précis et suivant la logique de ces labels. Nous préconisons que les aides publiques de l'État ne soient versées qu'à destination des établissements qui auront bénéficié de ce conventionnement spécifique.

Par ailleurs, le métier d'enseignant de la conduite est soumis à des conditions de travail souvent éprouvantes et psychologiquement difficiles. Les horaires de travail atteignent souvent plus de 50 heures par semaine avec une rémunération de base calculée sur le SMIC.

Pour beaucoup, la meilleure perspective en terme d'évolution de carrière consiste à devenir inspecteurs (IPCSR). D'ailleurs, 70% des effectifs des IPCSR sont d'anciens enseignants¹². Ils peuvent également devenir formateurs des futurs enseignants en passant le BAFM (Brevet d'Aptitude à la Formation des Moniteurs). Mais souvent, ils choisissent après plusieurs années de salariat de se mettre à leur compte pour devenir exploitant.

Bien que le niveau requis pour être enseignant soit celui du Brevet des Collèges, les perspectives limitées de promotion sociale, les conditions de travail et la faible reconnaissance de leur mission d'intérêt général entraînent une véritable instabilité dans le secteur.

PROPOSITION N°16

Compléter la formation initiale des enseignants par une formation continue

Diverses propositions ont été avancées et l'un des enjeux essentiels en matière de formation des enseignants réside dans leur formation continue. Si la loi du 12 juin 1999 permet la mise en place d'un début de formation continue pour les exploitants des écoles de conduite, rien n'est prévu pour les salariés. L'enjeu est naturellement capital, puisqu'il s'agit de sécurité routière.

Dans la formation initiale, nous proposons de renforcer certaines matières, telles la pédagogie du risque ou la psychologie, afin de mieux former les futurs enseignants à une transmission de savoir adaptée à un objectif de responsabilisation des candidats aux enjeux sécuritaires.

Bien que cette proposition ne relève pas directement de la mission, nous avons souhaité la formuler. Elle nous semble en effet de nature à faciliter, à terme, la contractualisation entre des intervenants extérieurs et l'Éducation Nationale sur des formations d'éducation routière ou de sécurité routière.

En outre, un enseignement de qualité, s'il s'appuie avant tout sur l'enseignant, doit pouvoir permettre la mobilisation d'outils pédagogiques adaptés. Il en va à la fois de la qualité des conditions d'apprentissage pour l'élève, ainsi que des conditions de travail de l'enseignant.

¹² « sur 288 recrutements d'inspecteurs sur les années 2002 à 2004, 207, soit 72% étaient enseignants de la conduite » : contribution écrite n°12, DSCR, Conseil Général des Ponts et Chaussées.

PROPOSITION N°17

Labelliser les outils de formation

Face au foisonnement des matériels pédagogiques, qu'ils concernent la formation à la conduite ou plus généralement à la sécurité routière, il est proposé de mettre en place un processus de labellisation, sous l'égide de la Sécurité Routière, par les acteurs concernés. Ce processus a vocation à valider les savoirs transmis et garantir la pertinence des méthodes employées. Il s'agit de :

- ➔ Cibler en priorité l'ensemble des matériels pédagogiques diffusés dans le cadre du continuum éducatif.
- ➔ Poursuivre ce travail à l'égard des outils d'aide à la formation théorique.
- ➔ Evaluer un certain nombre d'outils spécifiquement liés à l'enseignement de la conduite (simulateurs de conduite, méthodes de formations accélérées lorsque l'on veut obtenir rapidement son permis de conduire).

b. Favoriser l'enrichissement du contenu de la formation

Au delà de ces outils pédagogiques, les élèves qui apprennent à conduire ont besoin d'heures effectives de conduite et de kilomètres à parcourir dans des lieux et des situations les plus diversifiés possibles : circulation urbaine, en rase campagne, de nuit, sur autoroute,...

A cela s'ajoutent les aléas de la circulation, notamment dans les grandes agglomérations qui font souvent d'une heure de conduite une série de démarrages/arrêts peu efficaces en terme d'apprentissage pour l'élève et de formation pour l'enseignant.

Pour l'instant, c'est davantage l'examen qui influe sur la méthode d'apprentissage. Les enseignants sont alors tentés de préparer au mieux leurs élèves en les faisant répéter sur les parcours d'examen habituels. D'où l'intérêt d'avoir intégré la conduite accompagnée dans son apprentissage, tellement elle permet la diversité des pratiques.

PROPOSITION N°18

Multiplier les expériences d'apprentissage de la conduite

Il s'agit, par exemple, de veiller à encourager les déplacements pédagogiques à plusieurs élèves. Certaines écoles de conduite organisent des demi journées, voire des journées entières à plusieurs élèves, ce qui permet de modifier totalement les conditions pédagogiques d'apprentissage pour l'élève mais aussi pour l'enseignant.

Les contraintes du planning horaire et les embouteillages sont relativisés, tout comme le parcours d'examen à « *bachoter* ». Cette méthode de cours en binôme ou trinôme a l'avantage de diminuer le coût de l'heure de conduite pour l'élève, d'améliorer la progression grâce à un système d'entraide et de solidarité entre les élèves.

PROPOSITION N°19

Solliciter un accès gratuit aux réseaux d'autoroutes pour les écoles de conduite

L'extension du réseau autoroutier fait de celui-ci un lieu de circulation incontournable et à encourager, principalement au regard de sa bonne sécurisation. Conduire sur autoroute nécessite toutefois une attention particulière puisque la vitesse est plus grande et que le danger vient principalement « *de l'arrière* ». La conduite sur autoroute nécessite ainsi une anticipation et une analyse particulières des situations.

Les écoles de conduite effectuent rarement, avec leurs élèves, des leçons sur autoroute, alors même que le Programme National de Formation (PNF) le préconise. Cette situation est due au fait que la majorité des tronçons d'autoroute sont payants. Déjà deux sociétés d'autoroute françaises, COFIROUTE et ESCOTA, permettent aux écoles de conduite de bénéficier gratuitement de leur réseau selon des modalités qui leur sont propres. Ces deux initiatives méritent d'être soulignées et prises en exemple.

Un investissement citoyen des sociétés concessionnaires d'autoroute peut ainsi constituer une véritable contribution à l'effort national en matière de formation des jeunes conducteurs mais aussi en matière de sécurité routière.

C'est pourquoi, nous proposons de solliciter auprès de l'Association des Sociétés d'Autoroutes Françaises (ASFA) la gratuité d'accès au réseau des autoroutes pour les véhicules-écoles.

III. PROMOUVOIR LA FORMATION CONTINUE DU CONDUCTEUR

1. RESPONSABILISER ET ACCOMPAGNER LE JEUNE CONDUCTEUR DES L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE

L'un des grands paradoxes qui entoure la procédure de remise du permis de conduire est qu'elle est souvent d'une froideur administrative déconcertante. En effet, une fois l'autorisation provisoire de conduire délivré par l'inspecteur (IPCSR), la remise définitive par la Préfecture de l'autorisation administrative de circuler s'apparente à la délivrance de n'importe quel autre document administratif.

Il y a un décalage entre la symbolique qui entoure le « *carton rose* » perçu comme un passeport pour l'emploi, l'indépendance, la mobilité, l'âge de la responsabilité, et l'absence de message, d'encouragement et d'accompagnement plus solennel de cette remise de permis.

N'oublions pas que si le permis de conduire autorise une pratique, il engage avant tout une responsabilité individuelle et collective. Conduire, c'est en effet engager sa responsabilité pécuniaire, matérielle mais surtout sa responsabilité morale et pénale. C'est d'ailleurs pour cette raison principale qu'il semble peu concevable de délivrer le permis de conduire avant la majorité légale des jeunes conducteurs.

PROPOSITION N°20

Responsabiliser le jeune détenteur du permis de conduire en lui proposant de signer avec le représentant de l'État un contrat d'engagement de bonne conduite

PROPOSITION N°21

Remettre au jeune conducteur un livret d'information le jour de la délivrance de son permis de conduire

Les informations ainsi diffusées peuvent porter sur le permis probatoire, le permis à points, les infractions et les sanctions correspondantes, l'achat de la voiture et les conditions d'assurance.

Le permis de conduire est une première étape qui se poursuit par l'achat de la première voiture et de la souscription du premier contrat d'assurance. Le conducteur novice manque d'informations et d'expérience à propos de ces démarches bien particulières et dont l'importance est capitale. La formation initiale à la conduite ne permet pas d'aborder pleinement ces questions. Pour des raisons autant financières que psychologiques, nous avons constaté que les jeunes achètent souvent, comme premier véhicule, des voitures d'occasion mal entretenues et malgré tout parfois très puissantes. Ceci, malgré le fait qu'ils ont appris à conduire avec une voiture neuve disposant d'un certain nombre d'équipements de sécurité et d'aide à la conduite comme la direction assistée par exemple. Il semble par conséquent nécessaire de veiller à les sensibiliser davantage au changement d'environnement qu'ils vivent en passant de l'école de conduite à la conduite libre à bord de leur propre véhicule.

PROPOSITION N°22

Mieux identifier le véhicule d'un conducteur en conduite accompagnée ou en période probatoire

Actuellement, qu'il s'agisse des jeunes en conduite accompagnée ou des jeunes conducteurs en période probatoire, les véhicules conduits par les débutants sont identifiés à l'arrière. Nous

considérons qu'il y a de nombreux avantages à ce que l'identification dans les flux de circulation se fasse aussi par l'avant. Cette initiative contribuerait à développer la vigilance des usagers de la route à l'égard des conducteurs débutants et renforcerait la tolérance pour une circulation plus apaisée en pardonnant des manœuvres inexpérimentées. Cela faciliterait aussi les contrôles de vitesse.

PROPOSITION N°23

Promouvoir une « voiture citoyenne » auprès des conducteurs en période probatoire

Il nous paraît utile d'encourager tout jeune conducteur à l'achat d'une voiture adaptée à son expérience (puissance limitée) et dotée des équipements de sécurité indispensables : « *Une des plaies du conducteur novice est trop souvent la perte de maîtrise du véhicule* ». Le facteur prix ne peut être que déterminant, et cette « *voiture citoyenne* » doit nécessairement se positionner avantageusement en concurrence avec les véhicules en vente sur le marché de l'occasion.

La Mutuelle des Motards encourage l'achat d'une moto labellisée « premier accès à la moto », qui est de faible puissance afin de permettre au jeune conducteur de s'habituer à la maîtrise de la moto.

Proposer aux jeunes conducteurs automobiles des formules d'assurance incitant à l'achat d'une « *voiture citoyenne* » ne peut qu'améliorer les conditions de déroulement de la période probatoire pour un jeune conducteur qui manque d'expérience. Des compagnies d'assurance ont déjà pris de telles initiatives (à l'image de la MAAF) ; nous proposons concrètement d'en promouvoir la généralisation.

Ce manque d'expérience se voit, par définition, comblé au fil du temps. Mais l'« *expérience* » est une notion difficile à objectiver en matière de sécurité routière, et elle ne garantit aucunement une totale préservation contre les conduites à risque. Il est donc nécessaire que la période probatoire apporte un véritable complément pédagogique à l'apprentissage.

Si nous estimons qu'il faut accepter le principe selon lequel les conducteurs, qu'ils soient débutants ou non, sont indéfiniment en apprentissage, force est de constater que les jeunes restent les plus exposés et les plus fragiles. Une attention toute particulière doit par conséquent leur être portée.

2. GARANTIR AU JEUNE CONDUCTEUR UN SOUTIEN PEDAGOGIQUE DURANT LA PERIODE PROBATOIRE

Le permis probatoire vise à influencer sur le risque routier des jeunes conducteurs. En effet, la responsabilisation des jeunes par la précarisation du permis de conduire doit les dissuader de commettre toute infraction, et les inciter à la plus grande attention.

LE POINT SUR

LE PERMIS PROBATOIRE

La loi du 13 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a instauré un permis probatoire pour tous les nouveaux conducteurs dans un souci de mieux responsabiliser et protéger les conducteurs.

Les nouveaux titulaires d'un permis de conduire à partir du 1^{er} mars 2004 ont un capital de six points au lieu de douze pendant trois ans (ou deux ans pour les conducteurs ayant choisi l'AAC).

A l'issue de la période probatoire :

- Si aucun point n'a été perdu, le capital est automatiquement porté à 12 points.
- Si des points ont été perdus, le capital est celui qui reste après le retrait de points.

En cas de perte de points supérieure à 3 points, un stage de sensibilisation à la sécurité routière est obligatoire dans les quatre mois qui suivent l'infraction.

Il est à noter que le permis de conduire peut être « perdu » en une seule fois en commettant un délit dont la sanction est une perte de six points.

Lors des premiers mois de détention du permis, il manque indéniablement au débutant un soutien, une aide, un encouragement et une évaluation complémentaire. En effet, la période probatoire actuelle ne comporte pas de contenu pédagogique, et repose exclusivement sur un principe répressif, basé sur le retrait potentiel des six points du permis de conduire. Cette approche, basée sur la sanction, nous semble incomplète et mériterait une orientation davantage préventive.

Par ailleurs, le manque d'expérience est un facteur de risque qui doit nécessairement être pris en compte dans la période probatoire. Une fois le permis de conduire délivré, les déplacements se font en fonction du travail, des sorties et une rupture totale peut alors s'installer entre les principes acquis en formation initiale et l'acquisition d'expérience par la découverte de nouvelles conditions et situations de conduite.

PROPOSITION N°24

Créer un Rendez-vous pédagogique post-permis

Ce Rendez-vous post-permis doit prendre en compte la spécificité des jeunes conducteurs, c'est à dire intégrer le risque routier des jeunes et tenir compte de l'expérience qu'ils ont acquise. Nous recommandons que le Rendez-vous post-permis se déroule sous la forme d'un stage, organisé dans les douze à dix huit mois qui suivent l'obtention du permis afin que le jeune conducteur ait eu le temps de bénéficier d'une expérience minimale lui permettant de faire une première évaluation efficace.

D'ailleurs, de nombreuses compagnies d'assurances incitent leurs jeunes assurés à effectuer ce type de rendez-vous d'évaluation en échange d'une diminution ou d'une suppression de la surprime appliquée aux conducteurs débutants. Certaines en proposent même le financement direct. La Convention de partenariat entre l'État et les assureurs signée le 9 juillet 2003 par le Premier

Ministre, prévoyant d'affecter 0,5% des primes RCA (Responsabilité Civile Automobile) à des actions de sécurité routière, avait déjà identifié la nécessité du financement de stages post-permis.

Ce rendez-vous post-permis ne doit pas ressembler aux heures d'apprentissage en école de conduite. Il est nécessaire qu'il soit perçu comme un véritable moment de réflexion, de partage et d'évaluation constructive des premiers mois de conduite.

Enfin, ce Rendez-vous post-permis doit être organisé dans un cadre propice à la découverte des différents enjeux ou des différentes situations liées au thème de la sécurité routière.

Ce cadre de travail peut être idéalement rencontré au niveau départemental, en s'appuyant sur le nouveau concept des maisons de la sécurité routière¹³.

3. ACCOMPAGNER ET FORMER TOUT AU LONG DE LA VIE

Une maison de la sécurité routière est un lieu d'information et de communication sur les enjeux et la connaissance en matière de sécurité routière ; il pourrait tout aussi bien être étendu à la formation pratique de l'utilisateur de la route. Ces maisons de la sécurité routière peuvent ainsi devenir des lieux attractifs pour tous les publics. La faisabilité de ces centres de ressources théoriques et pratiques à destination de tous les publics mérite d'être approfondie en partenariat avec tous les acteurs concernés (État et Département dans le cadre des PDASR, banques, assurances, écoles de conduite, structures agréées pour la récupération des points,...).

PROPOSITION N°25

Faire des Maisons de la Sécurité Routière un lieu de formation permanente

Il est séduisant et réaliste d'imaginer que ces maisons de la sécurité routière servent aussi de centres de ressources équipés de moyens informatiques adaptés à l'organisation de l'heure d'évaluation de début de formation, traditionnellement effectuée en école de conduite durant la formation initiale.

Les maisons de la sécurité routière s'inscrivent parfaitement dans la logique des partenariats public/privé ; les règles et les examens relevant de l'État, et la mise en œuvre des formations relevant du secteur marchand ou associatif.

¹³ Circulaire du 23 août 2004 définissant la politique locale de sécurité routière, DSCR.

- **Former et accompagner le conducteur tout au long de sa vie est une responsabilité importante.**

Cette dernière consiste également à prévenir le conducteur lorsqu'il est menacé de perdre son permis en raison de trop nombreuses infractions commises. Une telle prévention a un triple intérêt : rappeler l'automobiliste à l'ordre, pour le sensibiliser à son comportement risqué pour lui-même et les autres usagers de la route ; prévenir une perte de permis de conduire, et donc une mise en péril de l'insertion sociale et professionnelle du conducteur ; prévenir un engorgement des centres de conduite et des centres d'examen, susceptible de dramatiquement rallonger les délais d'attente de passage à l'examen.

Naturellement, tous ces écueils sont de nature à favoriser la conduite sans permis de conduire.

Il nous semble par conséquent précieux de veiller, le cas échéant, à informer solennellement et personnellement les conducteurs que leur permis de conduire ne comporte plus que quelques points, et qu'il risque d'être retiré à une prochaine infraction.

PROPOSITION N°26

Renforcer l'information préventive sur l'invalidation du permis de conduire

Les autorités peuvent alerter le conducteur en deux temps : lorsque son permis ne contient plus que neuf points d'une part, puis lorsqu'il n'en contient plus que six. Lors de la première alerte, il convient d'effectuer un rappel à l'ordre, qui pourrait rappeler les infractions ou délits et le nombre de points correspondants perdus, mais aussi et surtout d'informer le conducteur des possibilités qui s'offrent à lui pour récupérer ses points.

Dans de nombreux cas, l'automobiliste n'est pas conscient du nombre de points qu'il détient sur son permis, et méconnaît tout autant les moyens qui s'offrent à lui pour les « récupérer » en se formant. Lorsqu'il ne détient plus que six points, il est utile de l'informer du fait que dans certains cas de figure, une seule infraction peut occasionner une invalidation du permis.

Responsabiliser le conducteur, c'est aussi lui supprimer le prétexte d'invoquer : « *je ne savais pas, on ne m'a rien dit !* ».

Chapitre 3

Améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire

I. INTRODUCTION

Certaines difficultés, clairement identifiées rendent difficile l'accès au permis de conduire et alourdissent le coût final de la formation.

LE POINT SUR

LES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES DE CES DIFFICULTÉS

- 1) Le candidat échoue à l'ETG : Coût d'une nouvelle présentation : 40 € en moyenne.
 - 2) Le candidat échoue à sa première présentation à l'examen pratique : Coût d'une nouvelle présentation : 70 € en moyenne.
 - 3) Si aucune place ne lui est proposée dans les 3 mois qui suivent son échec, il lui est conseillé de prendre au moins une leçon par semaine soit 30 € X 12 heures : 360 €.
- Le surcoût est estimé à 470 €.
- Le coût total du permis est alors de l'ordre de 1 226 € soit + 50% par rapport au forfait initial

- C'est le cas en tout premier lieu du taux d'échec à l'ASSR2, rendue obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2004 et dont l'obtention conditionne la possibilité pour les jeunes de se présenter à l'examen du Code. En mars 2004, 32% des jeunes ont échoué à l'ASSR2¹⁴ et de très nombreux témoignages nous ont permis d'identifier de réelles difficultés en l'absence d'un examen de « *rattrapage* ». C'est pourquoi, il est urgent de mettre en place les solutions permettant à ces jeunes de repasser leur épreuve dans des délais et des conditions raisonnables.
- C'est le cas également du taux d'échec aux examens théoriques et pratiques. En effet, nos auditions et les nombreuses contributions recueillies nous ont permis d'identifier une difficulté

¹⁴ Statistiques de la DESCO. Ministère de l'Éducation Nationale.

réelle dans l'examen du Code (ETG) liée à la compréhension et l'interprétation des questions. Par ailleurs, indépendamment du niveau de compétences des candidats, l'examen pratique du permis de conduire peut lui aussi être un frein à l'accession au permis.

- ➔ C'est ainsi par exemple, que les délais d'attente parfois longs pour repasser la pratique après un premier échec découragent certains candidats et engendrent des surcoûts supplémentaires souvent inutiles.

LE POINT SUR

LES TAUX DE RÉUSSITE AUX DIFFÉRENTS EXAMENS

Taux de réussite à l'ASSR2 :

- Session de mars 2003 : 98% des candidats ont obtenu l'ASSR2.
- Session de mars 2004 : 68,03% des candidats ont obtenu l'ASSR2.

Taux de réussite à l'Examen Théorique Général (ETG)

- Reçus en 2000 : 66,3%
- Reçus en 2001 : 64%
- Reçus en 2002 : 57,5%
- Reçus en 2003 : 52%
- Reçus en 2004 : 57,8%

Taux de réussite aux ETG réservées aux candidats maîtrisant mal la langue française :

- Reçus en 2000 : 32,1%
- Reçus en 2003 : 21,9%
- Reçus en 2004 : 26,8%

Taux de réussite à l'épreuve pratique (Tous candidats confondus) :

- Reçus en 2000 : 53,1%
- Reçus en 2003 : 52,8%
- Reçus en 2004 : 51,6%

Taux de réussite à l'épreuve pratique (Candidats ayant pratiqué l'AAC) :

- Reçus en première présentation 2000 : 73,4%
- Reçus en première présentation 2003 : 71,02%¹⁵

C'est l'école de conduite qui choisit la date de passage de ses élèves, en fonction de leurs capacités et des places disponibles qui lui ont été délivrées par le service d'attribution des places de la Préfecture (depuis peu à titre expérimental dans certaines Directions Départementales de l'Équipement) :

¹⁵ Permis de conduire : bilan des examens 2003, 2002, 2001 et 2000, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)

- ⇒ Passer son examen du Code, Épreuve Théorique Générale (ETG) :
Un délai d'attente d'un mois est obligatoire entre l'inscription enregistrée en Préfecture et le premier passage de l'examen théorique. En cas d'échec à l'ETG, le délai minimum avant de repasser l'épreuve est fixé à deux semaines.
- ⇒ Passer son examen pratique :
Un délai de deux semaines est obligatoire entre la réussite à l'ETG et le premier passage de l'examen pratique. Le même délai de deux semaines est également obligatoire pour repasser cet examen en cas d'échec.

En cas d'avis favorable de l'Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR), le candidat reçoit une autorisation provisoire de circuler, valable pendant deux mois. Il peut ainsi, dès la réussite à l'examen, demander son permis de conduire définitif auprès des services de la Préfecture, le formulaire provisoire étant généralement fourni par les écoles de conduite à leurs candidats lauréats.

II. L'ÉPREUVE THÉORIQUE GÉNÉRALE (ETG)

LE POINT SUR

L'ÉPREUVE THEORIQUE GENERALE (LE CODE)

Depuis un arrêté du 24 décembre 1971, l'épreuve théorique est distincte de l'épreuve pratique. Désormais, l'interrogation audiovisuelle en salle remplace l'interrogation individuelle dans la voiture et a pour but de vérifier les connaissances générales liées à la conduite automobile en matière de Code de la route. (à noter que la nouvelle épreuve pratique de 35 minutes réintroduit l'interrogation dans le véhicule).

Depuis le début des années 1970, pratiquement aucune modification n'avait été apportée à cette épreuve de connaissances évaluée grâce à un Questionnaire à Choix Multiples. C'est la raison pour laquelle les pouvoirs publics ont impulsé une réforme de cet examen afin de moderniser les supports visuels. En effet, les anciennes séries avaient plus de 20 ans et leur contenu était en total décalage avec les évolutions de la circulation automobile.

Il s'agissait également de prendre en compte les exigences communautaires en matière de contenu de l'épreuve (Directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991) et d'impulser une amélioration de la formation théorique dispensée en école de conduite.

L'arrêté du 8 février 1999 précise alors que les candidats subissent « *une épreuve théorique générale d'admissibilité portant sur leurs connaissances des règlements concernant la circulation et la conduite du véhicule ainsi que sur les comportements du conducteur* ». Depuis 2001, les nouvelles séries de la nouvelle ETG ont été expérimentées et généralisées peu à peu à l'ensemble du territoire.

Pour réussir cet examen théorique, il faut répondre à une série de quarante questions à choix multiples en commettant au maximum cinq fautes.

Une fois l'examen réussi, le candidat doit absolument réussir son examen pratique dans les deux ans qui suivent cette réussite (ou de trois ans si le candidat a choisi l'AAC) à défaut de devoir repasser l'épreuve.

1. UNE « INTELLECTUALISATION » DE L'EXAMEN PENALISANTE

L'un des objectifs de la modernisation de l'ETG a été de mieux prendre en compte les exigences de sécurité routière dans la formation à la conduite. Cela a malheureusement eu pour conséquence de rendre la formulation des questions plus complexe, dans la mesure où l'ambition a dès lors consisté en une volonté d'évaluer non seulement des compétences, mais aussi des comportements.

Le constat ressort de toutes parts, auprès des candidats, éducateurs, formateurs ou évaluateurs : l'examen théorique est très (« trop » ?) compliqué, et certaines questions sont difficilement compréhensibles et accessibles. Plusieurs témoignages fustigent une dissuasive « intellectualisation » de cet examen.

Premier examen de France, l'ETG a vocation à être passé par tous les publics quel que soit leur niveau socioculturel ou intellectuel. S'il est nécessaire que les candidats travaillent pour avoir une bonne maîtrise des connaissances théoriques nécessaires à la conduite, il convient de rendre abordable par tous l'outil de contrôle de ces connaissances.

Ce problème se pose déjà pour les ASSR 1 et 2. Il a été admis que la formulation des questions dans les ASSR demandait une maîtrise linguistique poussée qui n'était pas à la portée de tous les candidats. Le Ministère des Transports a donc revu les formations de l'ASSR2 et mis au point une version plus accessible, dite ASR, réservée aux jeunes qui sont sortis du système scolaire traditionnel, qui n'ont pas passé l'ASSR2.

Cette « *intellectualisation* » est vue comme une dérive et pose problème :

« Vaut-il mieux que 80% des élèves réussissent un examen de culture générale, type baccalauréat, pour partir dans la vie, ou que l'on propose à tous un examen type grande école, avec 40 ou 50% de réussite et que les recalés, après 2 ou 3 échecs et le porte monnaie vide, risquent de rouler sans permis ? ¹⁶ ».

« Une réforme de l'enseignement théorique est nécessaire, certains publics n'ont pas les capacités intellectuelles pour franchir le cap de l'ETG ¹⁷ ».

« Ce qui me frappe le plus, c'est le décalage entre les questions posées au Code et la compréhension possible des candidats (...). J'ai pu constater la complexité des questions et la difficulté que beaucoup éprouvaient à tout simplement comprendre ¹⁸ ».

¹⁶ Contribution écrite n°5

¹⁷ Contribution écrite n°7

¹⁸ Contribution citoyenne n°298

Notons, de plus, que chaque école de conduite dispose, chaque mois, d'un nombre fixe et prédéterminé de places d'examen pour l'épreuve du « Code ». Or, une nouvelle méthode de répartition qui est déjà en application dans certains départements et doit être généralisée avant la fin 2005, attribue dorénavant les places en fonction du nombre de reçus.

Si l'objectif louable est d'inciter les écoles de conduite à ne présenter que des élèves prêts et disposant d'une grande chance de réussite, cette initiative se révèle avoir l'inconvénient de dissuader et de pénaliser les écoles de conduite soucieuses d'accueillir des élèves en difficulté et qui sont prêtes à s'investir pour les aider.

Des fermetures récentes d'écoles de conduite dans des quartiers difficiles pourraient être un premier signal des limites de cette nouvelle méthode de répartition.

PROPOSITION N°27

Mener une évaluation qualitative des 400 questions de l'Épreuve Théorique Générale

Puis envisager, à partir de cette évaluation, les ajustements qui s'avèrent nécessaires (modifications rédactionnelles, remises en cause des questions à réponses multiples, principe de notation, ...).

Pour finir, cette « *intellectualisation* » s'avère encore plus pénalisante pour les personnes non francophones, qui font appel à un traducteur.

PROPOSITION N°28

Autoriser et aménager le passage de l'Épreuve Théorique Générale dans une langue étrangère

Cette pratique a déjà vu le jour dans de nombreux pays européens. A l'heure actuelle, la France organise aux frais du candidat des sessions avec des traducteurs. Ces derniers n'ont pas la tâche facile : la complexité avec laquelle certaines questions sont rédigées rend la traduction parfois ardue. Dans la mesure où les règles générales en matière de circulation routière sont censées être internationalement identiques et compréhensibles d'un pays à un autre ¹⁹, cet examen des connaissances théoriques ne doit pas être contraint par la barrière linguistique. En effet, le permis de conduire n'est pas un examen réservé aux seuls nationaux de langue maternelle française, mais à tous les résidents sur le territoire français.

¹⁹ Protocole relatif à la signalisation routière des Nations Unies, Genève, 19 septembre 1949

PROPOSITION N°29

Prolonger d'une année la validité de l'Épreuve Théorique Générale

Pour tenir compte de toutes les difficultés que nous allons évoquer, qui peuvent conduire à dépasser le délai réglementaire de deux ans (problème de l'attente des places à l'examen pratique, échecs à répétition, etc.), nous préconisons l'extension de la durée de validité de l'ETG d'une année.

2. LA NECESSITE D'ADAPTER L'OUTIL DE CONTROLE DES CONNAISSANCES AUX AMBITIONS DE LA SECURITE ROUTIERE

Nos sources montrent que le questionnaire à choix multiples (QCM) n'est pas l'outil idéal pour évaluer des comportements²⁰. Le fait d'évaluer des comportements résulte avant tout d'une volonté pédagogique de vérifier si la règle a été comprise et si le candidat sait l'appliquer en situation de conduite, ce qui est indispensable. Mais à l'heure actuelle, les questions posées sont élaborées à partir d'un support visuel statique, alors même que certaines réponses attendues demandent une analyse dynamique de la situation proposée. Dans bien des cas, un candidat ne répondra que d'une manière approximative et en fonction d'une interprétation personnelle et subjective, ne préjugant en rien de sa capacité à mobiliser les bonnes connaissances et les bons réflexes dans la pratique, le cas échéant.

Une des grandes difficultés, pour les enseignants de la conduite, est de former des élèves aux connaissances du code de la route et aussi aux connaissances globales utiles à la conduite. En effet, l'attente des candidats n'est pas rigoureusement la même : pour la plupart des jeunes, bien se préparer à l'ETG signifie avant tout se préparer au type de questions qui vont être posées le jour de l'examen. En la matière, les nouveaux supports pédagogiques, tels les DVD test et CD roms, semblent fréquemment remplacer les enseignants. Beaucoup de professionnels le regrettent.

On ne peut alors que déplorer cet apprentissage de plus en plus solitaire et où l'adulte enseignant ne vient plus expliquer, redonner du sens et transmettre des valeurs.

PROPOSITION N°30

Évaluer la relation du candidat au risque routier

Le comportement de chacun est au cœur de l'insécurité routière. La communication institutionnelle de la Sécurité Routière, associée à la répression, contribue à faire évoluer ces comportements.

²⁰ *Le permis de conduire comme système d'évaluation et moyen d'accès à la mobilité, INRETS, Claude BLANCHARD, juin 1990*

Il reste néanmoins très difficile d'évaluer un bon comportement à travers un questionnaire collectif. Certains pays tentent de l'approcher en évaluant la notion de conscience du risque, de prise de risque et de conduite pacifiée. Ils utilisent alors des outils adaptés.

PROPOSITION N°31

Clarifier les ambitions et préciser le contenu de l'Épreuve Théorique Générale

On ne peut pas tout attendre de l'examen du code. Il devrait se situer dans la continuité d'une éducation à la sécurité routière. Cette continuité se met progressivement en place dans le cadre de ce que l'on appelle « *le continuum éducatif* », c'est à dire un apprentissage tout au long de la vie des règles et des comportements du citoyen usager de la route.

La mise en place de l'APER et des ASSR dessine peu à peu les étapes du continuum éducatif du citoyen usager de la route, dont l'ETG n'est qu'une partie. D'ailleurs, l'ASSR2 est maintenant obligatoire en vue de l'obtention du permis de conduire. L'examen actuel est conçu dans le même esprit que l'ETG, dans un souci de mieux préparer les élèves, mais les résultats de 2004 (32% d'échec) tendent à souligner les limites de cet outil à vouloir évaluer des comportements par un examen. Très consciente de ce problème, l'Éducation Nationale a engagé une réforme de l'épreuve de l'ASSR, qui devrait tenir compte de ce constat.

Il semble dès lors utile de veiller à poser, la question d'un contrôle continu des connaissances en milieu scolaire, formule adaptée à l'ambition d'un continuum éducatif.

III. L'ÉPREUVE PRATIQUE

Les auditions et contributions ont témoigné de la nécessité de réunir les conditions pour donner au candidat toutes ses chances de réussite à l'examen pratique.

1. APAISER LES TENSIONS LIÉES À L'ATTENTE D'UNE DATE D'EXAMEN

« *Quand vais-je passer l'examen ?* ». Nous avons constaté que les candidats sont plus fréquemment préoccupés par l'échéance à laquelle ils pourront passer leur épreuve, que par leur aptitude ou compétence à témoigner d'un réel apprentissage de la conduite.

Toute réponse incertaine est mal acceptée. L'élève, ignorant tout du mécanisme de répartition des places d'examen, croit en effet -à tort- qu'une place lui revient de droit.

LE POINT SUR

LE SYSTÈME D'ATTRIBUTION DES PLACES D'EXAMEN AUX ÉCOLES DE CONDUITE

Chaque mois, le service de répartition des places de la Préfecture distribue à chaque école de conduite un nombre de places pour les épreuves pratiques et théoriques.

Deux méthodes coexistent actuellement :

- « L'ancienne méthode, dite méthode MAYET » :

L'auto-école dispose d'un nombre de places en fonction du nombre d'inscriptions. Cette méthode qui s'applique encore dans 90% des départements donne la priorité aux écoles de conduite qui inscrivent régulièrement de nombreux candidats. Elle incite les écoles de conduite à pratiquer des tarifs attractifs pour faire un maximum d'inscriptions, à présenter rapidement ses élèves sachant que c'est un critère d'attractivité. Tous ces effets pervers ont été dénoncés et ont suscité l'élaboration d'une nouvelle méthode.

- La nouvelle méthode :

Son objectif est de sortir de cette logique productiviste pour introduire des critères de qualité de l'enseignement et augmenter in fine le taux de réussite. C'est pourquoi le nombre de places attribuées pour l'ETG se fait, non plus sur le nombre d'inscriptions mais sur le nombre de reçus, le nombre de places pour l'examen pratique se fait désormais sur le nombre d'examinés en première présentation. Il s'agit ainsi d'inciter les écoles de conduite à ne présenter que des candidats vraiment prêts.

La réalité nous montre que les délais de passage à l'examen peuvent paraître d'une longueur injustifiée et difficile à accepter par le candidat.

L'école de conduite, exclue de la préparation du calendrier des examens, doit ainsi évaluer et anticiper le niveau de préparation de chacun de ses candidats, qu'il s'agisse d'une première tentative ou d'un nouvel essai consécutif à un échec. Ce travail mobilise largement le responsable de l'école, qui subit par ailleurs le mécontentement de ses élèves et clients lorsqu'il choisit de différer la date d'examen. Un candidat qui échoue à une première présentation peut attendre plusieurs mois pour espérer repasser l'examen, alors que le délai minimum réglementaire est de deux semaines. En cas d'échecs successifs, au delà de deux ans, il devra repasser son « Code ».

Cette situation détériore les relations entre l'école de conduite, l'enseignant et l'élève. La tension s'en trouve renforcée par l'obligation du candidat malheureux de repayer des frais d'inscription pouvant aller jusqu'à 70 € alors que l'examen est gratuit.

Après un premier échec, il est nécessaire de reprendre des leçons de conduite pour conserver le niveau de conduite acquis – le plus souvent, une à deux heures de conduite par semaine. Une deuxième présentation peut donc coûter, dans le cas d'un délai moyen de trois mois, jusqu'à 500 €, soit une augmentation très substantielle du forfait initial (50% du forfait initial).

Le nombre d'élèves qui se découragent et renoncent devant ces délais et ces coûts supplémentaires augmente et vient probablement grossir le flot des conducteurs sans permis.

De plus, la progression du nombre de permis invalidés va entraîner nombre d'inscriptions nouvelles aux épreuves théorique et pratique. Ces inscriptions ont un impact sensible sur les attributions de place, donc sur l'allongement des délais.

PROPOSITION N°32

Instaurer une « session de rattrapage » de l'examen pratique dans un délai rapproché

Pour les candidats ayant échoué « *de peu* » à la première présentation à l'examen pratique, il s'agit de leur proposer de repasser l'épreuve le plus rapidement possible afin de gommer les difficultés rencontrées en matière de délais d'attente et de ne pas alourdir les frais déjà engagés.

Il peut alors être proposé à certains candidats un examen dit de « *rattrapage* », à l'image de ce qui existe pour certains diplômes tels que le baccalauréat. Ce nouvel examen doit être passé dans un délai très court (quinze jours au maximum), avec un autre examinateur afin de bénéficier d'un deuxième avis.

Les candidats susceptibles d'accéder à cette séance de rattrapage doivent être, selon nous, les candidats qui ont fourni une prestation acceptable mais qui, au regard de la grille d'évaluation, ont commis des fautes de conduite. Ces fautes doivent pouvoir être imputées à différents facteurs tels que l'émotion, un incident de circulation, un aménagement routier ou une signalisation ambiguë, sans pour autant revêtir un caractère dangereux. La grille d'évaluation peut être amenée à préciser ces critères. La décision d'autoriser un examen de rattrapage ne peut relever que de la responsabilité de l'inspecteur (IPCSR).

Nous estimons que cette mesure est de nature à conforter la valeur et la légitimité de l'examen du permis de conduire, en l'objectivant : l'aspect « *chance* » ou « *malchance* » est mieux neutralisé.

Cette perspective de raccourcissement des délais peut également contribuer à réduire le stress des candidats qui se rendent à l'examen dans de mauvaises conditions, car soumis à une pression liée aux conséquences potentielles d'un échec (délais, coûts, conséquences sur l'accès à un emploi éventuel, etc.).

Dans le contexte actuel, caractérisé par un faible niveau de réussite en première présentation, et par une migration grandissante des candidats d'une école à une autre pour diverses raisons (changement de domicile, changement d'école de conduite notamment pour cause de fermeture ou d'échecs successifs), la nouvelle méthode de répartition des places alourdit encore certains délais.

PROPOSITION N°33

Évaluer l'impact de la nouvelle méthode de répartition des places d'examens avant sa généralisation

Ces contraintes sont de nature à dissuader les écoles de conduite d'accepter des élèves ayant des difficultés à réussir l'examen. La méthode évoquée pénalise par ailleurs les écoles qui accueillent ces élèves en difficulté parce que ces structures développent des méthodes pédagogiques adaptées et donc plus longues, tout en ne disposant pas de suffisamment de places d'examen.

Il convient par conséquent d'envisager une évaluation, dans chaque département, de cette nouvelle méthode pour en mesurer les effets à court et moyen terme et éventuellement procéder aux ajustements nécessaires pour tenir compte des réalités locales, particulièrement au regard des écoles de conduite accueillant les candidats les plus en difficulté.

PROPOSITION N°34

Instaurer un accès individuel prioritaire à l'examen pour les candidats dont le contrat de travail est lié à la détention du permis de conduire

Cette priorité de passage peut concerner les candidats dont l'accès à un emploi est conditionné par l'obtention du permis de conduire. Il s'agit là de contribuer à réunir les conditions favorables à l'entrée ou au retour à l'emploi. Les modalités d'une convocation individuelle relèvent, à notre avis, d'une décision administrative sous réserve de l'accord de l'école de conduite. La consécration de l'insertion professionnelle comme enjeu national oblige tous les acteurs à identifier et mettre en œuvre rapidement cette proposition. La déconcentration de la gestion des inspecteurs (IPCSR) et des examens au niveau des Directions Départementales de l'Équipement (DDE) ne peut que contribuer à cette efficacité.

2. APAISER LES TENSIONS LIEES A LA PRESENTATION A L'EXAMEN

L'examen met en présence le candidat et l'inspecteur (IPCSR). Ce dernier va, en vingt-deux minutes, et bientôt trente-cinq minutes, évaluer seul le candidat et décider s'il est apte ou non à conduire. Cette responsabilité est très importante, particulièrement au regard de la courte durée de l'examen : en cas d'erreur d'évaluation, c'est-à-dire de réussite pour le candidat alors que ses compétences ne sont pas réellement acquises, l'obtention du permis de conduire fait naître un danger mortel pour le jeune conducteur et les autres usagers de la route. Parallèlement à cela, un échec peut revêtir des conséquences très importantes pour le candidat malheureux (perte de mobilité, perte ou non d'accès à un emploi, etc.).

Le contexte dans lequel l'évaluation est effectuée doit par conséquent retenir toute notre attention : il s'agit d'un moment à fort enjeu pour tous les protagonistes présents.

Notons par ailleurs que pour certains candidats, ce rendez-vous est le seul examen jamais passé, et que tous ne sont pas familiarisés avec l'idée même d'être « évalués ».

Dans ces conditions, souvent inconnues, de stress potentiel, et de « distance » de l'examineur - recommandée dans un souci de neutralité- le candidat peut connaître des difficultés de mise en confiance. Si la première présentation est une épreuve importante et angoissante pour les candidats, notons que la seconde et les suivantes le sont encore plus. Selon certains experts du Ministère de l'Équipement, plus d'un échec sur trois serait dû au stress ou à une trop forte émotivité.

Après un échec, le fait de se présenter une nouvelle fois à l'examen pratique devant le même examinateur a pour inconvénient de ne pas mettre en confiance le candidat. En effet, ce dernier sait pertinemment que l'inspecteur (IPCSR) connaît son parcours, avec ses échecs antérieurs, qu'ils aient été subis au « Code » (ETG) et/ou à la conduite. Le candidat s' imagine trop souvent, à tort, que ses difficultés précédentes peuvent avoir une influence sur les observations de l'inspecteur (IPCSR) durant l'évaluation.

PROPOSITION N°35

Traiter tout nouvel examen comme un premier examen

Pour le candidat, cette démarche présente l'avantage de lui permettre de faire le point avec son école de conduite, d'en changer éventuellement, de redéfinir un nouveau contrat sur la base des éléments d'évaluation à l'origine de son échec. La démarche administrative doit, selon nous, être simplifiée au maximum pour faciliter cette approche. Si tous les antécédents doivent bien figurer dans le dossier administratif du candidat, il ne semble pas pertinent qu'ils apparaissent dans le dossier remis à l'examineur.

Là aussi, un candidat dont la situation d'emploi est conditionnée à l'obtention du permis de conduire doit pouvoir bénéficier d'une présentation prioritaire.

Par ailleurs, le stress de la présentation à l'examen est parfois amplifié par les conditions d'attente sur le lieu de l'examen. En effet, les candidats sont convoqués en groupe et doivent attendre une, voire plus de deux heures sur le lieu de l'examen. Ce lieu d'attente est parfois réduit à sa plus simple expression. Ceci contribue à déstabiliser certains candidats.

Il existe plus de quatre cent cinquante centres d'examen secondaires en France, dont beaucoup sont vétustes et insuffisamment équipés. La volonté du ministère de l'Équipement est de réviser la carte des centres afin d'en réduire le nombre, pour mieux financer leur équipement et éviter des déplacements trop longs et fréquents des inspecteurs. Ces temps de déplacement ne sont en effet pas consacrés à examiner des candidats.

Notons en revanche que la suppression de centres d'examen oblige certaines écoles de conduite et leurs élèves à effectuer des distances importantes pour se rendre sur le lieu de l'examen. Ce temps

de trajet se répercute indirectement sur le prix de la formation pour l'élève, et les enseignants renoncent parfois à accompagner leurs élèves pour cette même raison.

Or, cette présence est stimulante et contribue incontestablement à la mise en confiance du candidat. Cette dernière étape de la formation initiale est en effet l'aboutissement du travail d'un ou de plusieurs enseignants, qui se doivent de soutenir leurs élèves et d'assister à leur prestation.

PROPOSITION N°36

Améliorer les conditions d'accueil et d'attente des candidats

Optimiser les chances des candidats passe par une amélioration significative des conditions d'attente. Il convient, notamment, de mettre à profit le fait que la gestion des examens relève de la responsabilité des Directions Départementales de l'Équipement (mise en place de Cellules d'Éducation Routière depuis le 31 mars 2003) pour utiliser au mieux leurs locaux et assurer cet accueil. A défaut, tout autre local de l'administration doit pouvoir être mobilisé, en gardant un maillage acceptable des centres d'examen.

En effet, s'agissant des distances à parcourir pour rejoindre les lieux d'examen, il est utile de rechercher l'équilibre entre les contraintes en délai des IPCSR et celles des candidats. C'est au vu de ces contraintes que toute décision visant à fermer un centre secondaire doit, selon nous, être examinée malgré le fait que cela puisse réduire la diversité des situations de parcours permettant d'évaluer le candidat.

3. APAISER LES TENSIONS LIEES AUX RESULTATS DE L'EXAMEN

Auditions et contributions s'accordent pour affirmer que le résultat d'un examen, qu'il soit négatif ou positif, nécessite une explication pour le candidat.

Ce dernier n'est que trop rarement informé des critères selon lesquels il est évalué (comportement d'ensemble, faute technique lourde, multitude d'erreurs additionnées, etc.). Cette ignorance est source de méfiance et de tension entre candidat et examinateur.

De plus, il existe parfois des tensions entre enseignants et IPCSR, qui sont ressenties par l'élève, et qui peuvent s'avérer déstabilisantes pour lui. Ces tensions peuvent résulter d'une approche différente de l'évaluation.

La formation initiale de l'enseignant de la conduite présente peu d'éléments sur la grille d'évaluation et par ailleurs, parmi les inspecteurs (IPCSR), coexistent quatre générations qui ont suivi des formations initiales différentes.

Tous ces éléments, cette hétérogénéité dans l'approche de l'évaluation, rendent la perception des critères d'évaluation difficile à interpréter pour le candidat. « *Enseignants, élèves et IPCSR sont*

donc tous dans un système où chacun parle avec les mêmes mots sans mettre derrière la même chose ²¹ ».

PROPOSITION N°37

Créer un référentiel d'évaluation de l'examen pratique

Cette initiative doit permettre d'améliorer l'efficacité pédagogique du résultat, et offrir au candidat la possibilité de connaître et de comprendre la raison de son ajournement mais également les conditions de sa réussite.

Un échec est rarement bien accepté. Dans bien des cas, le candidat ne comprend pas les raisons de son ajournement et aura tendance à le considérer comme injuste. Cette impression est parfois renforcée par le caractère imprécis des motifs qui figurent sur le formulaire d'ajournement.

Un frottement d'une bordure de trottoir, un créneau mal exécuté, un calage en démarrage en côte ou une allure insuffisamment soutenue sont-elles des fautes justifiant, aux yeux du candidat, un ajournement ?

La grille actuelle remplie par l'inspecteur (IPCSR) est souvent mal comprise et les exigences de l'examen diffèrent d'un inspecteur à l'autre. Une amélioration de la situation est nécessaire : le candidat devrait connaître les critères d'appréciation de sa prestation à travers une grille d'évaluation claire et transparente. Cette dernière doit être portée à sa connaissance au début de sa formation, pour qu'elle ait des vertus pédagogiques.

Elle doit aussi permettre d'expliquer la plus-value du passage de l'examen de vingt-deux à trente-cinq minutes. Enfin, un candidat reçu doit aussi pouvoir connaître ses faiblesses et prendre mieux conscience du fait que l'apprentissage de la conduite, c'est-à-dire d'une compétence, ne peut se contenter de s'exprimer à travers l'obtention du permis de conduire. Cette « *objectivation administrative* » n'est qu'une étape dans le continuum éducatif du conducteur.

PROPOSITION N°38

Favoriser l'implication des inspecteurs (IPCSR) dans la responsabilisation des futurs conducteurs

Il est évident que l'inspecteur du permis de conduire est, dans la procédure d'apprentissage de la conduite, le premier représentant d'une autorité sanctionnant des compétences rencontré par le candidat.

²¹ Contribution écrite n°25

C'est également le dernier avec lequel le candidat est en contact avant de prendre la route.

Le rôle de l'inspecteur (IPCSR) est donc primordial dans la responsabilisation du jeune conducteur. Pour que ce rôle recouvre une pleine dimension, il faut toutefois réussir à faire évoluer positivement son image de « *simple juge* ». Les inspecteurs sont pleinement compétents pour assurer cette mission pédagogique visant à attirer, en représentant l'autorité légitime et au-delà du discours du « *formateur* », l'attention du candidat sur l'étendue de sa responsabilité vis-à-vis des autres usagers de la route.

Cette implication des inspecteurs, au-delà de la simple validation ou non des compétences du candidat, peut s'exercer de plusieurs manières, que ce soit à l'occasion d'un échange verbal dans le véhicule, à l'occasion d'une rencontre au centre de formation, ou par un courrier accompagnant l'attestation de réussite à l'examen.

Cette mission suppose une plus grande disponibilité qui peut s'obtenir en déchargeant les examinateurs de certaines tâches administratives ou missions, telles que la surveillance des examens du Code qui leur incombe actuellement. Elle représente environ 5% du temps total de leur activité ²². La plupart des inspecteurs a bien conscience de n'apporter que peu de valeur ajoutée à un travail de vérifications administratives et de validation des corrections automatiques des boîtiers d'examen. Par contre, ils pourraient délivrer à cette occasion quelques messages pour expliquer le déroulement de l'épreuve pratique et, à travers ce premier contact, rassurer les candidats et favoriser une approche plus approfondie de l'examen.

²² Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR), sous direction de l'éducation routière

CONCLUSION

Nous l'avons vu, faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire, suppose la mise en œuvre d'un projet cohérent et nécessairement global. En effet, l'enjeu étant national, les 38 propositions soumises au Gouvernement couvrent tout le champ du permis de conduire : de l'accès financier au passage des examens théorique et pratique en passant par la qualité de la formation, qui doit s'inscrire dans la durée.

Au-delà de la possibilité d'aide directe, comme la prime d'épargne ou le chèque permis, pouvant compléter les initiatives publiques et privées et que le Gouvernement a toutes latitudes de cibler ou programmer en fonction des enjeux (AAC) et des urgences (insertion), il nous est apparu indispensable de porter un regard sur le système actuel d'accès au permis de conduire. En proposant des pistes d'amélioration, il est possible de contribuer à générer une aide indirecte significative par réduction des coûts. Ce regard loyal et objectif sur le dispositif actuel aura souvent permis de « dire tout haut » ce que beaucoup « pensent et disent tout bas ». Sachant qu'un parlementaire était chargé d'une mission sur le permis de conduire, de nombreux acteurs concernés sont d'ailleurs venus à nous spontanément, avec le besoin de s'exprimer sur le sujet.

C'est fortes de ces témoignages et des attentes recueillies de toutes parts que les 38 propositions permettront non seulement d'aider financièrement tous les jeunes à accéder au permis, mais leur offriront également un enseignement de meilleure qualité, adapté à la diversité des situations de tous les candidats et respectueux des enjeux de sécurité routière.

Le dispositif proposé dans ce rapport entend s'inscrire dans la politique menée actuellement à l'égard de la sécurité routière, de la cohésion sociale et de l'avenir de notre jeunesse.

Je propose très concrètement que l'accès à la conduite et à la mobilité soit considéré comme un **élément à part entière du volet « mobilité et insertion sociale et professionnelle »** de la loi de programmation pour la cohésion sociale du 18 janvier 2005. Une telle démarche permettrait la mobilisation rapide des moyens réglementaires et financiers requis pour mettre en œuvre dans les meilleurs délais certaines propositions. Je préconise également, au terme des 5 ans du plan de cohésion sociale, de procéder à une évaluation de l'efficacité des mesures et réformes engagées pour, le cas échéant, apporter les ajustements nécessaires.

L'avenir de notre jeunesse, s'il se construit dans les familles, se prépare essentiellement à l'école et c'est pourquoi, je propose enfin que **l'école puisse jouer un rôle encore plus important en matière d'éducation à la route et à la sécurité routière**. En effet, c'est dès le plus jeune âge, à l'école où s'acquièrent les savoirs fondamentaux, tels que la citoyenneté, le respect des règles de vie en société, que pourrait être intégrée l'éducation à la route et à son code de bonne conduite.

C'est ainsi que le socle des savoirs fondamentaux pourrait utilement être complété par d'autres enseignements, qui en raison des enjeux internes et des moyens à engager, pourraient être dispensés par des intervenants extérieurs qualifiés et disponibles. La loi du 27 juillet 1957 prévoyait clairement de transférer à l'Éducation Nationale la responsabilité de l'État en matière de formation des usagers de la route. Les décrets d'application, dans le primaire et les collèges ont d'ailleurs été publiés le 12 février 1993. Gageons que si « L'École » ne peut pas faire « plus » aujourd'hui en matière d'éducation à la route et à la sécurité routière, elle saura rapidement faire « mieux ». Nous savons qu'elle s'y emploie.

Pour finir, je citerai simplement cette contribution émanant d'une association: « **Donnez-nous les raisons et les moyens d'y croire encore et de nous mobiliser** »²³. Cette note d'espoir, je la partage pleinement avec tous les professionnels et bénévoles évoqués dans ce rapport et qui font preuve chaque jour, d'une implication et d'un dévouement remarquables dans l'accomplissement de leurs missions.

Sachant que l'on ne peut s'appuyer que sur ce qui résiste, j'ose espérer que le Gouvernement trouvera matière à s'appuyer sur ce rapport, qui refuse l'immobilisme (idée incompatible avec le permis de conduire) pour engager dans ce domaine aussi les réformes, parfois dérangeantes, mais nécessaires à l'insertion sociale et professionnelle et à la mise en sécurité de tous les jeunes.

Car, pour aujourd'hui et pour demain, la France a besoin de tous ses enfants, sans exception !

²³ Contribution citoyenne n°283

Les 38 propositions en un coup d'œil

FACILITER LE FINANCEMENT DU PERMIS DE CONDUIRE POUR TOUS LES JEUNES

PREPARER LE FINANCEMENT

1. CREER UN LIVRET D'ÉPARGNE « FORMATION AU PERMIS DE CONDUIRE »

ACCOMPAGNER LE FINANCEMENT

2. DIFFUSER UN CHEQUE « FORMATION AU PERMIS DE CONDUIRE »

AMÉLIORER L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

AGIR SUR LA FORMATION INITIALE

3. MOBILISER LES MOYENS FINANCIERS NECESSAIRES A LA GENERALISATION DE L'AAC
4. MOBILISER LES MOYENS HUMAINS NECESSAIRES A LA GENERALISATION DE L'AAC
5. MOBILISER LES MOYENS MATERIELS NECESSAIRES A LA GENERALISATION DE L'AAC
6. ETENDRE LE BENEFICE DE L'AAC AUX JEUNES INSCRITS DANS LES FILIERES D'ENSEIGNEMENT DEBOUCHANT SUR DES DIPLOMES PROFESSIONNELS DE CONDUITE ROUTIERE
7. ETENDRE LE BENEFICE DE L'AAC AUX JEUNES EN GRANDE DIFFICULTE INSCRITS DANS LES ECOLES DE CONDUITE A STATUT ASSOCIATIF
8. INTEGRER UN MODULE « PERMIS DE CONDUIRE / RISQUE ROUTIER EN MILIEU PROFESSIONNEL » DANS LA FORMATION DES APPRENTIS
9. MOBILISER ET FEDERER LES FINANCEMENTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES PAR DES CONTRATS D'OBJECTIFS, EN VUE DE FAVORISER L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE DANS LE CADRE DE L'INSERTION PROFESSIONNELLE ET SOCIALE
10. ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DE DISPOSITIFS D'INSERTION PAR LE PERMIS DE CONDUIRE
11. CLARIFIER, SIMPLIFIER ET SECURISER LES MODALITES DE FINANCEMENT DES STRUCTURES D'INSERTION PAR LE PERMIS DE CONDUIRE
12. REPENSER LA PREMIERE HEURE D'ÉVALUATION ET ABANDONNER LA REFERENCE REGLEMENTAIRE DES VINGT HEURES OBLIGATOIRES MINIMUM
13. FAVORISER LA CREATION D'UN FONDS GARANTISSANT LES CONDITIONS DE FINANCEMENT DE LA FORMATION ET DE LA PRESENTATION A L'ÉPREUVE
14. FAVORISER ET FACILITER L'INSCRIPTION PERSONNELLE ET GRATUITE DES CANDIDATS AUPRES DES SERVICES ADMINISTRATIFS
15. CONVENTIONNER LES ECOLES DE CONDUITE SUR DES CRITERES DE QUALITE DE L'ENSEIGNEMENT
16. COMPLETER LA FORMATION INITIALE DES ENSEIGNANTS PAR UNE FORMATION CONTINUE
17. LABELLISER LES OUTILS DE FORMATION
18. MULTIPLIER LES EXPERIENCES D'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

19. SOLLICITER UN ACCES GRATUIT AUX RESEAUX D'AUTOROUTES POUR LES ECOLES DE CONDUITE

PROMOUVOIR LA FORMATION CONTINUE DU CONDUCTEUR

20. RESPONSABILISER LE JEUNE DETENTEUR DU PERMIS DE CONDUIRE EN LUI PROPOSANT DE SIGNER AVEC LE REPRESENTANT DE L'ÉTAT UN CONTRAT D'ENGAGEMENT DE BONNE CONDUITE
21. REMETTRE AU JEUNE CONDUCTEUR UN LIVRET D'INFORMATION LE JOUR DE LA DELIVRANCE DE SON PERMIS DE CONDUIRE
22. MIEUX IDENTIFIER LE VEHICULE D'UN CONDUCTEUR EN CONDUITE ACCOMPAGNEE OU EN PERMIS PROBATOIRE
23. PROMOUVOIR UNE «VOITURE CITOYENNE» AUPRES DES CONDUCTEURS EN PERIODE PROBATOIRE
24. CREER UN RENDEZ-VOUS PEDAGOGIQUE POST-PERMIS
25. FAIRE DES MAISONS DE LA SECURITE ROUTIERE UN LIEU DE FORMATION PERMANENTE
26. RENFORCER L'INFORMATION PREVENTIVE SUR L'INVALIDATION DU PERMIS DE CONDUIRE

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE PASSAGE DE L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

L'ÉPREUVE THEORIQUE GENERALE (ETG)

27. MENER UNE EVALUATION QUALITATIVE DES 400 QUESTIONS DE L'ETG
28. AUTORISER ET AMENAGER LE PASSAGE DE L'ETG DANS UNE LANGUE ETRANGERE
29. PROLONGER D'UNE ANNEE LA VALIDITE DE L'ETG
30. EVALUER LA RELATION DU CANDIDAT AU RISQUE ROUTIER
31. CLARIFIER LES AMBITIONS ET PRECISER LE CONTENU DE L'ETG

L'ÉPREUVE PRATIQUE

32. INSTAURER UNE « SESSION DE RATTRAPAGE » DE L'EXAMEN PRATIQUE DANS UN DELAI RAPPROCHE
33. EVALUER L'IMPACT DE LA NOUVELLE METHODE DE REPARTITION DES PLACES D'EXAMENS AVANT SA GENERALISATION
34. INSTAURER UN ACCES INDIVIDUEL PRIORITAIRE A L'EXAMEN POUR LES CANDIDATS DONT LE CONTRAT DE TRAVAIL EST LIE A LA DETENTION DU PERMIS DE CONDUIRE
35. TRAITER TOUT NOUVEL EXAMEN COMME UN PREMIER EXAMEN
36. AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCUEIL ET D'ATTENTE DES CANDIDATS
37. CREER UN REFERENTIEL D'EVALUATION DE L'EXAMEN PRATIQUE
38. FAVORISER L'IMPLICATION DES INSPECTEURS (IPCSR) DANS LA RESPONSABILISATION DES FUTURS CONDUCTEURS

ANNEXES

- A. BIBLIOGRAPHIE**
- B. LISTE DES AUDITIONS**
- C. DOCUMENTS REMIS LORS DES AUDITIONS**
- D. CONTRIBUTIONS PUBLIQUES & CITOYENNES**

ANNEXE A

BIBLIOGRAPHIE

Ministère de l'Équipement :

- Table ronde sur la formation des usagers de la route et sur la formation des conducteurs – Rapport, auteur : Jean Verré, avril 1997.

Ministère de l'Équipement/Ministère de l'Intérieur :

- Rapport sur la répartition des attributions entre préfectures et les DDE – Organisation des examens du Permis de Conduire et réglementations des établissements et professionnels des écoles de conduite, auteurs : Philippe SAUZEY, Jean-Yves LE GALLOU, Claude LIEBERMANN, Henri LEGENDRE, décembre 2004

Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière (DISR) :

- Grand thèmes de la sécurité routière en France en 2002, auteurs : Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, La Documentation Française, 2004.
- La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2003, auteurs : ONISR, La Documentation Française, 2004.

Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) :

- Instruction fixant les conditions de passage de l'épreuve pratique de l'examen, mars 1993.
- Sur la route de l'insertion, auteur : Maryse ESTERLE-HEDIBEL, la Documentation Française, 1998.
- Suivi qualitatif et bilan de l'expérimentation de la rénovation de l'ETG du Permis de conduire, auteur : GRECOM Organisation, septembre 2001
- Convention de partenariat État-Assurance pour la lutte contre l'insécurité routière, juillet 2003.
- Permis de conduire : Bilan des examens 2000, 2001, 2002 et 2003.
- Enquête mystère sur les écoles de conduite, auteurs : INC, juin 2004

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) :

- Le permis de conduire comme système d'évaluation et moyen d'accès à la mobilité, auteur : Claude BLANCHARD, juin 1990
- Évaluation qualitative d'un mode de formation : L'apprentissage anticipé de la conduite, auteurs : Françoise CHATENET et Pierre LEROUX, novembre 1999.
- La formation continue des usagers, évaluation qualitative des rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs novices, Françoise CHATENET, mars 2001.
- Recherche exploratoire sur les conducteurs infractionnistes sans permis et sans assurance, auteurs : Dominique CHARROL, Françoise CHATENET, novembre 2003.
- Revue de questions sur le continuum éducatif, Jean-Pascal ASSAILLY, janvier 2005.

Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR) :

- Cursus Pédagogique de la Sécurité Routière, auteurs : Sabine GRANCHER et Henri RAMONATXO, avril 2002

- Enquête sur l'usage des simulateurs de conduite, septembre 2002
- Expertise collégiale sur le continuum éducatif de la sécurité routière et de la conduite automobile, Sabine GRANCHER, novembre 2004.

Études européennes :

- Formation et évaluation du conducteur, obtention du permis de conduire, vers une gestion théoriquement fondée du risque routier des jeunes conducteurs, résultat du projet européen GADGET, groupe de travail n°3, 1999.
- Rapport final du projet de l'Union européenne ADVANCED : Description et analyse des formations post-permis des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes, 30 septembre 2002.

Université de Marne la Vallée :

- Approche socio-économique des écoles de conduite – Rapport de cadrage, auteurs : Laboratoire des organisations et de l'efficacité de la production, novembre 2004.

Institut des Hautes Études de Sécurité Intérieure (IHESI) :

- La préparation à l'accès à la conduite automobile comme facteur d'insertion et de prévention de la délinquance, rapport commandité par la DSCR, 1997.

Collège Rhône- Alpes d'Éducation pour la Santé (CRAES) et Centre Régional d'Information et de Prévention Sida (CRISP) :

- Guide méthodologique « Comprendre et prévenir les prises de risque des jeunes sur la route », auteurs : Collège Rhône-Alpes d'Éducation pour la Santé – Centre Régional d'Information et de Prévention Sida ; Association Départementales d'Éducation pour la Santé de la Drôme, de l'Isère, du Rhône ; Ligue contre la Violence Routière de la Drôme ; Comité Départemental d'Éducation pour la Santé de la Loire ; Éducation Nationale. Septembre 2003.

ANNEXE B

LISTE DES AUDITIONS

Mr	Gérard	ACOURT	Président	ECF
Mr	Philippe	AVENET	Responsable Départemental Sécurité Routière	Inspection Académique de l'Ain
Mr	Jean-Pierre	BABEL	Directeur du développement	Crédit Mutuel
Mr	Jean-Marc	BAILET	Capitaine de gendarmerie	
Mr	Roger	BAILLY	Responsable des relations avec le CSECAOP	ORGECO
Mlle	Eva	BATTAGLIA	Stagiaire IEP Paris	Délégation interministérielle à la famille
Mr	Pierre	BATTAGLIA	Responsable des relations avec les réseaux partenaires.	Caisse d'Épargne
Mme	Laurence	BENOIT	Responsable du secteur produits et services	Crédit Lyonnais
Mr	André	BERDERY	Enseignant de la conduite à la retraite	
Mr	Guy	BESSAC	Directeur	GIAC VIAC Services Association
Mme		BLANCHARD	Agent général d'assurances	Bourg-en-Bresse
Mr	Daniel	BLOT	Président	CNPA
Mr	Philippe	BOLAS		FFMC de l'Ain
Mr	Alain	BORJON GUILLERMINET	Administrateur	Association Prévention MAÏF de l'Ain
Mr	Bernard	BORRON	Directeur	Mission Locale Jeunes de Bourg-en-Bresse
Mr	Jean-Claude	BOUILLAT		Caisse d'Épargne Rhône Alpes Lyon
Mr	Jean-Louis	BOUSCAREN	Président	UNIDEC
Mme	Annie	BOUYX	Chargée de mission	Délégation interministérielle à la famille
Mr	Jacques	BRASSEUR	Président	UNISDECA
Mme	Dominique	BROSSIER	Protection judiciaire de la jeunesse	Ministère de la Justice
Mme	Marianne	BUREAU	Directrice	JADE association
Capitaine		BURNEL	Commandant de l'Escadron Départemental de la Sécurité Routière	Gendarmerie de l'Ain
Mr	Pierre	CAMBEFORT	Directeur du marché des particuliers	Crédit Agricole

Mr	Yves Antoine	CANDE	Elu	CGT SNPTAS
Mr	Guillaume	CANEL	Conseiller technique du Ministre	Ministère de l'Éducation Nationale
Mme	Anne-Marie	CARBALLAL	Responsable Fichier national des permis de conduire, sous direction Circulation routière.	Ministère de l'Intérieur, D L PAJ
Mr	Jean-Paul	CARCELES	Président	FARE
Mr	Vincent	CARPENSTER	Stagiaire IEP Paris	Délégation interministérielle à la famille
Mr	Jean-Yves	CASTELLON	Particulier	Beynost
Mme	Françoise	CHATENET	Directrice de recherche	INRETS
Mr	D	CHICOT	Vice Président	SOS Motards association
Mr	Hugues	COCHARD	Directeur	Cours PIGIER
Mr	Philippe	COLOMBANI	Président	UNIC
Mlle	Caroline	CONTENCIN	Porte parole	La Route des Jeunes
Mr	Jean- Richard	COURTOIS	Agent général d'assurances	Bourg-en-Bresse
Lieutenant- Colonel	Jean-Pierre	CUVIER	Commandant en second - groupement de gendarmerie de l'Ain	Gendarmerie de l'Ain
Mr	Thierry	DAMIEN	Président	Familles Rurales
Mlle	Emmanuelle	DAPRILE	Première Adjointe	CFDT Éducation Routière
Mr	Bernard	DARNICHE	Ancien pilote automobile et Fondateur	Association « Les citoyens de la route »
Mr	Jean	DARRIGRAND	Président	CER Association
Mr	Bruno	De KORSAK	Secrétaire général	SNECER-UNSA-FEN
Mr	Dominique	De LEGGE	Délégué interministériel	Délégation interministérielle à la famille
Mme		DE PANANSTER	Responsable communication	Fonds de garantie des assurances
Mme		DE ROCHES		FCPE
Mr	Olivier	DEBLIQUIS	Responsable national	CFDT Éducation routière
Mr	Roland	DELATTRE	Responsable national	UFJT
Mr	Claude	DELPOUX		FFSA
Mme	Martine	DEMONT	Directrice	Agence Nationale pour l'Emploi de Bourg-en- Bresse

Mmes et Mrs		Député(e)s	Groupe de l'Union pour un Mouvement Populaire	Assemblée nationale
Mmes et Mrs		Député(e)s	Groupe Socialiste	Assemblée nationale
Mmes et Mrs		Député(e)s	Groupe Union pour la Démocratie Française	Assemblée nationale
Mmes et Mrs		Député(e)s	Groupe Communiste et Républicain	Assemblée nationale
Mmes et Mrs		Député(e)s	N'appartenant à aucun groupe	Assemblée nationale
Mr	Alexandre	DINER	Collaborateur du Président	GEMA
Mme	Sylviane	DUBAIL	Chef du bureau de l'animation de la politique éducative, sous direction de l'éducation routière	Ministère de l'Équipement, DSCR
Mr	Denis	DUGUE	Gérant	Activ Permis
Mr	Georges	DUPASQUIER	Président	Association Ligue Contre la Violence Routière de l'Ain
Mr	Gilbert	DUPLAN	Président	Fédération des Aînés Ruraux
Mr	Henri	DUPLAT	Chef de Travaux	Lycée Professionnel Gabriel VOISIN
Mr	Jean-Pierre	DUPUPET	Trésorier	AFCCA, Bourg-en-Bresse
Mr	Fabrice	DUSSERT	Chargé des relations avec le Parlement au sein du Cabinet du Président.	Caisse d'Épargne
Mme	Arlette	DUSSOLIN	Coordinatrice Sécurité Routière	Direction Départementale de l'Équipement de l'Ain
Mr	Lucien	DUTANT		Automobile Club de l'Ain
Mr	Azzedine	EL AOUNI	Animateur Municipal	Service Vie des Habitants, Mairie de Bourg-en-Bresse
Mme	Françoise	EPIFANIE	Responsable du marché des jeunes et des seniors à la direction du marché des particuliers.	Caisse d'Épargne
Mr	Mario	ESPOSITO	Président	Association Prévention MAÏF de l'Ain
Mr	Jean-Paul	FAUGERE	Chef de Cabinet	Ministère de l'Éducation Nationale
Mr	Marc	FAVRE	Vice-Président	FNEC
Mr	Jean-Pierre	FAYARD	Directeur	Union Régionale des Foyers Jeunes Travailleurs du Rhône
Mr	Patrice	FICHEUX	Directeur	CENTAURE
Mme	Céline	FINON	Chargée des relations avec le Parlement	Ministère de l'Éducation Nationale, Cabinet du ministre
Mlle	Camille	FOUCARD	Présidente	La Route des Jeunes
Mme	Patricia	FOUCHET	Juriste dans le service économique et juridique	Institut National de la Consommation

Mr	Jean-Pierre	FOUGERE	Adjoint du sous-directeur de l'éducation routière	Ministère de l'Équipement, DSCR
Mme	Jany	FOULON	Président du Groupement des Auto-écoles de Bourg-en-Bresse	Auto-Ecole Jany
Mr	Nicolas	FRAISSE	Responsable de l'épargne à la Direction « produits et services »	Caisse d'Epargne
Mr	André	FROMAJOUX	Directeur de la réglementation et des libertés publiques	Préfecture de l'Ain
Lieutenant	Frédéric	FUHRER	Compagnie Républicaine de Sécurité	CRS 45, Chassieu
Mr	Benoît	GABORIAU	Président	SAMRA-SUR
Mme	Marie-Charlotte	GAHIER	Directrice du marché grand public	Société Générale
Mr	Ascensio	GARCIA	Inspecteur	Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports (DDJS) de l'Ain
Mr	Frédéric	GASULL	Vice-Président du Groupement des Auto-écoles de Bourg-en-Bresse	Directeur de l'auto-école ECF
Mr	Michel	GATIEN	Elu	CGT SNPTAS
Mr	Christian	GERONDEAU	Président	Fédération des Automobiles clubs
Mlle	Florence	GILBERT	Responsable événementiel	Voiture and Co
Mr	Claude	GOT	Professeur	CNSR
Mr	Philippe	GRASSAUD	Président	Cours PIGIER
Mme	Marcelle	GRESSARD		Automobile Club de l'Ain
Mme	Corinne	GRIFFOND	En charge du département vie quotidienne	UNAF
Mr	Christian	GROLIER	Secrétaire général	SNICA-FO IPCSR
Mme	Sandrine	GRUAU	Chargée de Mission Sécurité Routière	Conseil Général de l'Ain
Mr	Pierre	GUSTIN	Délégué Général	La Prévention Routière
Mr		HAMON	Adjoint du secrétaire général	SNICA-FO IPCSR
Mr	Daniel	HAVIS	Président	GEMA
Mr	Rémy	HEITZ	Délégué Interministériel à la Sécurité Routière Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières	DISR DSCR
Mr	Jean-Pierre	JAILLET	Professeur	Lycée Professionnel Gabriel VOISIN
Mr	Vincent	JULE	Président	Fondation Anne CELLIER Junior
Mme	Geneviève	JURGENSEN	Fondatrice	Ligue Contre la Violence Routière

Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire
Étude & Propositions

Mr	Jean-Paul	LABORDE		FFSA
Mme	Odile	LANDEAU	Directrice	Mission Locale Jeunes de Saint-Fons
Mr		LAURENT	Direction de l'Administration Pénitentiaire	Ministère de la Justice
Mr	Yves	LE BRETON	Sous-directeur de l'éducation routière	Ministère de l'Équipement, DSCR
Mr	Philippe	LE FUR	Responsable projets et développements	Crédit Mutuel
Mr	Claude	Le GENDARME	Responsable centaure	GROUPAMA
Mme	Martine	LE GONIDEC-CROPIER	Directrice	Mission Locale Jeunes d'Ambérieu-en-Bugey
Mr	Yvon	LEBAS	Chef du bureau des politiques et de l'animation locale, sous direction de l'action interministérielle	Ministère de l'Équipement, DSCR
Mme	Martine	LEBEAU	Directrice	Direction Départementale de l'Équipement de l'Ain
Mr		LEMAIRE	Directeur de la communication extérieure	AXA France
Mr	François	LEMATTRE	Chargé de mission Affaires juridiques et européennes, sous direction Circulation routière.	Ministère de l'Intérieur, DLPAJ
Mr	Pierre	LEMAYITCH	Secrétaire Général	ANPER
Mr	Claude	LIEBERMANN	Ingénieur des Ponts, Chargé de mission sécurité routière	Ministère de l'Équipement, Conseil Général des Ponts et Chaussées
Mr	Vincent	LORENTE	Elu	CGT SNPTAS
Mr	Pierre	LUCIUS	Directeur Adjoint	Direction Départementale du Travail de l'Ain
Mlle	Stéphanie	LUX	Directrice	Voiture and Co
Mr	Gilles	MALATERRE	Chef du laboratoire de psychologie du conducteur	INRETS
Mr	Philippe	MALPIECE	Secrétaire Général	CNPA
Mr	Roger	MANOS	Directeur	Auto-école Espace, Bourg-en-Bresse
Mr	Jean-Pierre	MARTIN	Président	Chambre Nationale des Salariés responsables dans l'Enseignement de la Conduite et de l'Éducation à la Sécurité Routière
Mr	Michel	MARTINEAU	Chef du bureau de la coordination des politiques et des partenariats nationaux, sous direction de l'action interministérielle	Ministère de l'Équipement, DSCR
Mlle	Céline	MARTINEZ	Responsable prévention	LMDE

Mme	Isabelle	MASSIN	Inspectrice générale de l'Équipement	Ministère de l'Équipement Conseil Général des Ponts et Chaussées
Mr	Giovanni	MASTRAGOSTINO	Animateur	ACMEB à Bourg-en-Bresse
Mr	Francis	MEYER	Responsable de la communication externe.	Crédit Lyonnais
Mr	Jean	MEYER	Directeur	Pôle Social Amédée Mercier à Bourg-en-Bresse
Mr	Robert	MONACHON	Directeur	AFCCA, Bourg en Bresse
Mr	Jean-Philippe	MONNATTE	PDG	BELTOISE Evolution
Mr	Frédéric	MONSSU	Directeur chargé du marché des particuliers	Caisse d'Épargne
Mr	Jean-Pierre	MOREAU	Président	Fédération Française de Motocyclisme
Mme	Françoise	MORIN	Chef du bureau permis de conduire	Ministère de l'Équipement, DSCR
Colonel	Christian	MUGNIER	Directeur du Comité Départemental de la Prévention Routière de l'Ain	Prévention Routière
Mme	Josiane	MUSY	Directrice	Auto Ecole
Mr	Robert	NAMIAS	Président	Conseil National de la Sécurité Routière
Mr	Sylvain	NAVARRO MAILLOTTE	Vice-Président	Association Départementale de l'Éducation Routière du Doubs
Mr	Gilles	NORMAND	Direction du marché des particuliers	Crédit Agricole
Mme	Sophie	OLIVIER	Responsable du marché des particuliers	Crédit Mutuel
Mr	Michel	OTTAVI	Responsable des relations avec le CSECAOP	ADEIC
Mr	Francis	OZIOL	Sous-directeur de l'action interministérielle et de la communication	Ministère de l'Équipement, DSCR
Mr	Christian	PANCHOT	Membre	Association Ligue Contre la Violence Routière de l'Ain
Mme	Elisabeth	PECOUL	Marketing des particuliers	BNP Paribas
Mr	Pascal	PENNEC	Journaliste	AUTO plus
Mme	Chantal	PERRICHON	Présidente	Ligue Contre la Violence Routière
Mr	Pascal	PEYRIGUE	Directeur	Mission Locale Jeunes d'Annecy
Mr	François	PIERSON	Président	AXA France
Mr	Bernard	POTTIER	Président	La Prévention Routière
Mr	André	POULET		Automobile Club de l'Ain

Mr	Pascal	POUPON		FFMC de l'Ain
Mr	Jean-Claude	PRINCET	Secrétaire général	CNSR
Mr	Fernand	QUENET	Président de l'Association pour la Formation et Éducation Routière des Elèves	AFERE de l'Ain
Mr		QUIGNIOT	Direction des affaires criminelles	Ministère de la Justice
Mr	Gilbert	RAMON	Président	Automobile Club de l'Ain
Mr	Jean-Paul	RAULIN	Directeur Général	AUTOROUTE INFO
Mr	Mario	REBEAUDENGO	Président	Association IESR
Mr	Christian	REMY	Directeur	Lycée Professionnel Gabriel VOISIN
Mr		RICQUOIS	Trésorier national	PEEP
Mme	Françoise	RIDEAU	Marketing des particuliers	BNP Paribas
Mr		ROBERT	Président	Réaction routière Association
Mr	Patrice	ROQUES	Elu au Bureau National	LMDE
Mr	Guillaume	ROSENWALD		FFSA
Mr	J-M	ROTHMANN	Responsable du service économique et juridique	Institut National de la Consommation
Mr	Marcel	ROYEZ	Secrétaire Général	FNATH
Mr	Georges	SABATIN	Président	FFMC de l'Ain
Mr	Bernard	SAVOUROIN	Capitaine de Police	Commissariat de Bourg-en-Bresse
Mr	Jean	SIVARDIERE	Président	FNAUT
Mr	Christian	SOCLET	Directeur Départemental de la Protection Judiciaire de la Jeunesse	DDPJJ del'Ain
Mr	Hervé	TABOURNOT	Directeur	Auto Ecole
Mr	Alain	TARLET	Administrateur de la Police Nationale	ORGECO
Mr	Daniel	TAVERNIER	Webmaster	Activ Permis
Mr	Pierre	TAVERNIER	Président	Association CFR européen
Mme	Chantal	TENOT		Association « Institut Atout Loisirs »
Mr	Michel	TEREKOFF	Président	UNPFA
Mr	Eric	THILLIER	Délégué général	FFMC

Mr	Philippe	TOUCHERON	Président	Association associée à la FNEC, UDEC 44
Mr		TRASSARD	Commissaire Divisionnaire auprès du Préfet de Lyon	Délégué à la Sécurité Défense
Mr	Loïc	TURPEAU	Président	ANPER
Mr	Alexandre	VARLET	Conseiller Technique	Ministère de la Jeunesse et des Sports, Cabinet du Ministre
Mr	Philippe	VAUCHAUSSADE	Chef du Service Gestion de la Route	Direction Départementale de l'Équipement de l'Ain
Mr	Bruno	VERITE	Coordinateur national	AFDM
Brigadier Chef	Marcel	VIALA	Autoroute Rhône Alpes Auvergne	CRS 45, Chassieu
Mr	Laurent	VIEL		FFMC de l'Ain
Mr	Paul	VIGNOUD	Inspecteur d'Académie de l'Ain	
Mr		VINDRET	Responsable	Union Nationale des Enseignants à la Conduite de Haute-Savoie

ANNEXE C

DOCUMENTS REMIS LORS DES AUDITIONS

Numéro	Qui ? Quand ?	Quoi ?
1	UFJT (Union nationale des foyers et services pour jeunes travailleurs.) 21/09/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquette sur l'action des UFJT.
2	Crédit Agricole 28/09/04	<ul style="list-style-type: none"> Étude et simulations bancaires.
3	La Prévention Routière, 06/10/04	<ul style="list-style-type: none"> Listes de propositions concernant la mission.
4	Activ Permis 06/10/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquette de présentation de l'entreprise. Étude sur la conduite sans permis réalisée sur leur site Internet
5	Centre d'Éducation Routière 12/10/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquette de propositions.
6	Ecole de Conduite Française, 13/10/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquette sur le cursus APCA (apprentissage progressif de la conduite automobile). Rapport sur le continuum éducatif
7	CNPA (Conseil national des professionnels de l'automobile). 26/10/04	<ul style="list-style-type: none"> Lettre de propositions. Plaquette sur le permis de conduire
8	FNAUT (Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports). 03/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquette de présentation de l'association
9	PEEP 03/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Lettre d'engagement
10	Union Nationale des Associations Familiales 03/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Soutien écrit du Conseil d'Administration.
11	Ministère de la justice 03/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Documents statistiques sur les condamnations routières en 2002 et 2003.
12	M. LIEBERMANN, ingénieur des Ponts et Chaussées. 04/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Listes de propositions. Document de réflexions.
13	Fonds de Garantie des Assurances 05/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Rapport
14	FFMC (Fédération française des motards en colère) et AFDM (Association nationale pour la formation des motards). 05/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Courrier de propositions remis en 2003 à M. De ROBIEN. Plaquette de présentation de la FFMC.
15	Centre de Formation Routière Européen. 09/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquette de propositions. Charte de l'association.
16	FNEC (Fédération nationale des enseignants de la conduite). 09/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquette de propositions. Statistiques professionnelles.
17	La Route des jeunes 16/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Dépliant de présentation.
18	Auto-école associative GIAC 16/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Classeur de documents administratifs retraçant le parcours de l'association. Lettres et CV d'une centaine d'élèves.
19	M. BERDERY, enseignant à la retraite, 16/11/04	<ul style="list-style-type: none"> Plaquettes de documents.

20	Institut National de la Consommation 17/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Exempleire 60 millions de consommateurs. ▪ Plaquette de présentation INC. ▪ Fiche vos droits sur les auto-écoles. ▪ Plaquette de description concernant l'enquête sur les auto-écoles.
21	Cours PIGIER 17/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Documents de présentation du projet d'association PIGIER et CER.
22	CNSR (Chambre nationale des salariés responsables dans l'enseignement de la conduite et de l'éducation à la sécurité routière). 23/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette de présentation du syndicat.
23	INRETS 23/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapport de recherche : conduite sans permis
24	CFDT 23/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lettre de propositions suite à l'audition
25	UNIC (Union nationale des indépendants de la conduite). 24/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette de propositions. ▪ Documents administratifs. ▪ Étude sur l'ETG
26	Voiture and co 24/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette des activités de l'association
27	FNAT 24/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commentaire Conseil État arrêt LABONNE
28	GROUPAMA/CENTAURE 30/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette stage Centaure
29	SAMRA-SUR 30/11/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Document de présentation du projet d'entreprise
30	SOS MOTARDS 30/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette de propositions.
31	ANPER (Association nationale pour la promotion de l'éducation routière). 01/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette de propositions. ▪ Annexes de documentation sur l'association.
32	Ministère de l'Intérieur 07/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Documentation sur le Contrôle Sanction Automatique, le permis probatoire et les retraits de points
33	Société Générale 07/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude et simulations bancaires.
34	Délégation Interministérielle à la Famille 07/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Note sur le permis de conduire ▪ Rapport sur l'adolescence
35	Crédit Lyonnais 08/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude et simulations bancaires.
36	Familles rurales 08/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette de présentation de l'association
37	La Mutuelle Des Etudiants 08/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaquette de présentation de l'association
38	Capitaine BAILET 08/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Documents et propositions
39	Caisse d'épargne 15/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude et simulations bancaires.
40	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières 30/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Note sur la réforme de l'ETG
41	Atout Loisir 14/12/04	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Note de propositions
42	Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie. 28/12/12	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contributions à la mission
43	Secrétariat à l'insertion professionnelle des jeunes 05/01/05	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Note sur les dispositifs de financement de l'apprentissage

ANNEXE D

CONTRIBUTIONS PUBLIQUES & CITOYENNES

N°	Quand	Qui	Objet	Proposition/ Diagnostic
1	13/10/04	Courrier citoyen	Mission	Aide au financement des leçons de conduite : - État, département - Assurances - Entreprises - Prêt taux zéro Dispositif d'accompagnement : - programme de formation théorique et pratique volontaire parallèlement à la scolarité - maîtriser les tarifs en auto-école
2	20/09/04	E mail citoyen	Conduite sans permis	Lors de la délivrance de la carte grise, exiger l'attestation d'assurance du véhicule.
3	18/10/04	Conseil Général Hautes Pyrénées	Recensement initiatives locales.	- Accompagnement individualisé de 3 jeunes au permis de conduire - Formation au permis de conduire et sécurité routière au CFA - Formation au Code en milieu carcéral et permis de conduire pour les sortants.
4	20/10/04	Conseil Général de la Creuse	Recensement initiatives locales.	Aides financières au permis pour personnes en situation d'emploi ou recherchant un emploi
5	19/10/04	Conseil Général de l'Eure	Recensement initiatives locales	Aides financières pour BSR, AAC et stages post permis avec barèmes financiers et conventions entre auto-écoles, département et élève.
6	21/10/04	Préfecture du Haut-Rhin	Recensement initiatives locales	- PDASR 2001 : un permis pour redémarrer (Pour Rmistes) - Création d'une auto-école associative en 2004
7	13/10/04	Courrier citoyen	Conduite sans permis	Efficacité des radars.
8	4/10/04	Elu	Mission	Distinction formation théorique et sensibilisation aux règles de sécurité routière. Cette sensibilisation n'a pas à être payante.
9	18/10/04	Elu	Mission	Participation des banques, assurances, concessionnaires,.. Proposer un module Code de la route obligatoire dans les classes professionnelles et générales.
10	9/09/04	Courrier citoyen	Sécurité routière	Adjoindre au permis de conduire une fiche « mon comportement civique au volant ».
11	19/10/04	E mail citoyen	Mission	Coût moyen permis de conduire à Draguignan: 830€. Manque de recul de l'inspecteur lors de l'examen. Problème du stress. ETG : questions « piégeuses ». Conduite sans permis : pas qu'une question de coût.
12	14/10/04	Elu	Mission	Contractualiser avec les auto-écoles et intégrer la formation théorique à l'école. Prise en charge partielle par l'État du financement du permis de conduire.
13	23/10/04	Elu	Service militaire	Proposition de loi concernant la mise en place d'un service civil obligatoire et mixte pour les jeunes de 18 à 25 ans.
14	11/10/04	E mail citoyen	Examens et auto-écoles.	Problème des formulations de questions au Code. Fermeture des auto-écoles et absence de recours.
15	24/09/04	Ecole de conduite	Auto-école	Enseignement de la conduite un véritable métier.
16	31/08/04	Courrier citoyen	Politique globale de sécurité routière	Embauche d'inspecteurs. Contre le résultat différé, le permis probatoire.
17	13/10/04	Courrier citoyen	Auto-écoles	Parents désemparés après liquidation judiciaire d'une auto-école où ils avaient inscrits leur fille en AAC

18	19/10/04	Courrier citoyen	Auto-école	Observations concernant les critiques émises dans les médias à l'encontre de la profession d'enseignant de la conduite
19	16/09/04	Association	Mission	Incitation à suivre AAC. Limiter les temps d'attente du passage. Multitude des acteurs financiers à impliquer. Instauration d'un Rendez-Vous d'Evaluation post permis.
20	28/07/04	Ecole de conduite	Examens.	Suppression de centres d'examen de Chantonnay, problèmes en terme de coût et de mobilité pour les jeunes.
21	14/10/04	Courrier citoyen	Formation.	La conduite accompagnée est une bonne méthode Offrir la possibilité aux parents qui le souhaitent de faire conduire un enfant qui a déjà présenté sans succès l'examen.
22	3/11/04	E mail citoyen	Mission, formation, examen.	Mauvaise idée le permis à 16ans Inclure la formation au code et à la conduite dans les programmes scolaires Mission doit concerner tout le monde
23	3/11/04	E mail citoyen	Formation, examen.	Favorable au permis à 16 ans et à l'AAC. Code de la route à l'école. Suivi médical du permis de conduire.
24	26/10/04	Courrier citoyen	Mission	Leçons de code à l'école Faire appel à la gendarmerie pour leçons de conduite
25	22/10/04	Conseil Général du Bas-Rhin	Recensement initiatives locales	Nouvelle politique publique « des hommes et des territoires »
26	25/10/04	Courrier citoyen	Recensement des publics en difficulté	Utilisation des JAPD pour connaître les publics en difficulté et y faire participer les jeunes bi-nationaux ou étrangers.
27	29/10/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	Utilité sociale du permis (travail, mobilité) Possibilité d'AAC moins longue que 1 an.
28	24/10/04	E mail citoyen	Sécurité routière.	Répression nécessaire. Création d'une banque de données accessible recensant les incivilités routières.
29	28/10/04	E mail citoyen	Mission, formation.	Décalage entre les exigences du PNF et le nombre d'heures obligatoires. Le coût du permis est à relativiser, profession de moniteur difficile. La responsabilisation implique le paiement du permis.
30	27/10/04	E mail citoyen	Mission, conduite sans permis.	Conduite sans permis en partie du à la fin du service militaire. Formation au code et à la conduite dans les études secondaires. Revalorisation des filières professionnelles.
31	18/10/04	Courrier citoyen	Recensement initiatives locales	Implantation d'un pôle de recherche en sécurité routière à Bourg en Bresse.
32	13/10/04	Association	Formation.	Auto-école associative qui favorise l'AAC. Problème des transferts de dossier et des demandes de place.
33	2/11/04	E mail citoyen	Mission	Paiement du permis par mensualités comme un crédit.
34	27/10/04	Conseil Général du Jura	Recensement des initiatives locales	Ligne budgétaire favorisant l'accès à la mobilité des Rmistes Utilisation du FAJ
35	27/10/04	Courrier citoyen	Examen du Code.	Difficultés de compréhension du Code. Gratuité du Code car décourageant.
36	2/11/04	Elu	Mission	Principe de l'avance remboursable sans intérêt. (Conseil régional de Franche-Comté).Partenariat avec les réseaux bancaires et organisme de gestion des fonds.
37	2/11/04 25/10/04	Conseil Général du Var	Recensement des initiatives locales	Accès à l'emploi pour des jeunes gens en difficulté par une aide à la mobilité subordonnée à l'obtention du permis de conduire.

38	2/11/04	Courrier citoyen	Mission	Code de la route à l'école comme l'instruction civique. Constructeurs devraient s'associer financièrement aux auto-écoles. Création de circuits fermés.
39	28/10/04	Conseil Général de l'Indre	Recensement des initiatives locales	Prise en charge par le département des intérêts d'un prêt bancaire.
40	1/11/04	E mail citoyen	Mission, conduite sans permis.	Contre l'assistantat. Répression accrue de la conduite sans permis Permis gratuit lors du service militaire.
41	28/10/04	E mail citoyen	Mission	Aide de 1000 € pour les jeunes qui en ont besoin et plus d'heures de conduite.
42	28/10/04	E mail citoyen	Épreuve du Code	Examen théorique « vicieux. »
43	28/10/04	E mail citoyen	Mission	Code à l'école
44	21/10/04	Conseil Général d'Indre et Loire	Recensement des initiatives locales	Action « sécurité courtoisie » à destination des jeunes conducteurs de 2 roues.
45	22/10/04	Association	Sécurité routière	Rapport sur la prévention des accidents de la route et du travail au travers de l'apprentissage de la conduite.
46	28/10/04	E mail citoyen	Mission	Instaurer un prêt à taux zéro
47	28/10/04	E mail citoyen	Mission et conduite sans permis.	Obliger la présentation du permis pour tout achat ou location de voiture. Code et conduite à l'école.
48	25/10/04	E mail citoyen	Mission	Nécessité du permis. Prêt d'honneur pour tous les jeunes dès l'âge de 16 ans.
49	25/10/04	E mail citoyen	Mission	Prise en charge partielle du permis par l'État Tarification unique dans les auto-écoles.
50	20/10/04 et 18/10/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Contre l'AAC. Ré affectation du produit des radars pour la prévention. Echec de la formation au Code de la route.
51	11/10/04	Elu	Mission.	Répression nécessaire mais volet prévention aussi.
52	21/10/04	Elu	Mission, examens, auto-école.	Code remis en question. Orientation des candidats en fonction de leurs difficultés. Financement à moduler selon les catégories sociales. Difficultés financières des auto-écoles. Favoriser l'émergence de nouveaux acteurs. Partenariats avec les banques pour prêts jeunes.
53	8/11/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Même formation à ASSR et BSR que pour le Code. Aide financière en fonction des ressources. Aide fiscale aux entreprises qui financent le permis.
54	8/11/04	Courrier citoyen	Mission	Contre la mission. Pas d'aide aux jeunes, surtout en difficulté.
55	5/11/04	Conseil Général des Vosges.	Recensement des initiatives locales.	Aide à la mobilité des jeunes pour passer le permis. Financement de Rmistes
56	8/11/04	Courrier citoyen	Auto-écoles.	Difficultés rencontrées lors d'une fermeture, délais d'attente et coût final insupportable financièrement.
57	8/11/04	Courrier citoyen	Formation	Besoin de plus de formation et cela pose alors le problème du coût. Mais cela est nécessaire.
58	5/11/04	E mail citoyen	Examen du code.	Examen trop compliqué. Allègement du Code. Éducation routière à l'école.
59	7/11/04	Courrier citoyen	Mission et AAC	Création d'un livret d'épargne spécifique. Faciliter l'accès à l'AAC pour les jeunes sans accompagnateurs.

60	5/11/04	E mail citoyen	Sécurité routière	Vide juridique concernant les troubles des fonctions supérieures.
61	5/11/04	E mail citoyen	Mission	Subvention de la collectivité quand un jeune travaille l'été.
62	4/11/04	E mail citoyen	Mission	Responsabiliser le jeune en le faisant payer.
63	3/11/04	E mail citoyen	Examen	Suppression de l'embrayage à l'examen.
64	4/11/04	Courrier citoyen	Mission	Autres modes de déplacement que la voiture, il faut les valoriser.
65	3/11/04	E mail citoyen	Mission	Nécessité professionnelle d'avoir le permis.
66	4/11/04	Ecole de conduite	Mission	Le permis est relativement peu cher comparé à d'autres prestations.
67	4/11/04	Courrier citoyen	Mission	Prêt bancaire ou avec les assureurs.
68	2/11/04	Elu	Mission	Fonds de participation des assureurs sur les valeurs financières non déboursées.
69	6/11/04	E mail citoyen	Examens	Problème des places d'examen. Frais de nouvelle présentation à l'examen trop élevés.
70	8/11/04	E mail citoyen	Permis A	La suppression de la possibilité d'obtenir le permis A après deux ans de permis B devrait être envisagée.
71	3/11/04	Elu	Signalisation.	Uniformisation de la signalisation en Europe.
72	28/10/04	Préfecture de l'Aquitaine	Recensement initiatives locales	« Un permis pour un emploi » permet à des jeunes engagés dans une démarche d'insertion professionnelle de passer leur permis.
73	21/10/04	Préfecture de la Nièvre	Recensement initiatives locales	Obtention du BSR pour des jeunes en difficulté. Acquisition de savoir faire nécessaire à l'obtention du Code de la route. Sensibilisation à la sécurité routière et obtention du BSR. Auto-école associative.
74	22/10/04	Préfecture du Languedoc-Roussillon	Recensement initiatives locales.	<ul style="list-style-type: none"> - Financement des jeunes avec projet professionnel. - UFJT - Financement personnes sous main de justice. - Femmes d'origine étrangère et en difficulté d'insertion. - Mission locale d'insertion. - Jeunes du secteur rural en difficulté d'insertion.
75	19/10/04	Préfecture Alpes de Haute Provence	Recensement des initiatives locales.	<ul style="list-style-type: none"> - Mission locale et « crédit mobilité » (aspect mobilité d'insertion professionnelle). - Proposition d'un système labellisé d'auto-école au niveau national.
76	22/10/04	Préfecture des Landes	Recensement des initiatives locales	Association landaise pour le perfectionnement des conducteurs.
77	19/10/04	Préfecture d'Indre et Loire	Recensement des initiatives locales	Association d'insertion sociale et professionnelle qui utilise le permis de conduire comme un outil.
78	20/10/04	Préfecture des Hautes Alpes	Recensement des initiatives locales	Action d'accompagnement au permis de conduire pour des jeunes en difficulté d'insertion sociale et professionnelle.
79	20/10/04	Préfecture Meurthe et Moselle	Recensement initiatives locales	Mission locale val de Lorraine et de Laxou, et le foyer « les abeilles » à Nancy, qui s'adresse à des jeunes illettrés.
80	21/09/04	E mail citoyen	Conduite sans permis.	Permis électronique à la suédoise.
81	25/10/04	Conseil Général de la Lozère.	Recensement des initiatives locales	Dispositif de promotion de l'AAC. (avec aide de 100€) Opérations dans le cadre du PDASR.
82	29/10/04	Association	Présentation	Prévention, intervention en milieu scolaire, en entreprise, stages de sensibilisation, de récupération de points,...

83	25/10/04	Conseil Général de Haute-Savoie	Recensement initiatives locales	Action d'insertion pour les Rmistes avec possibilité de formation au permis B. Aide financière, dans le cadre du FAJ, en vue de l'obtention d'un emploi, pour passer le permis.
84	28/10/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	30 heures de conduite minimum. Établir un prix unique pour les leçons de conduite. Echelonnement du paiement. Importance sociale du permis de conduire.
85	15/11/04	E mail citoyen	Auto-écoles, examens, formation.	Insuffisance des places d'examen. Examen du permis est gratuit, les auto-écoles en profitent dans leurs frais de nouvelle présentation à l'examen. Système de formation ne fonctionne pas sur la qualité.
86	15/11/04	E mail citoyen	Sécurité routière	Besoin de formation post-permis.
87	15/11/04	E mail citoyen	Mission et enseignants de la conduite.	Formation au permis peu chère. Inadéquation entre salaires des enseignants et leurs responsabilités. Situation difficile de cette profession, financièrement et psychologiquement.
88	15/11/04	E mail citoyen	Formation, sécurité routière.	Formation post-permis nécessaire. Création d'une police de la route qui ferait passer le Code dans les écoles. Formation insuffisante dans les auto-écoles. Contrôle des aptitudes par médecine du travail.
89	15/11/04	E mail citoyen	Mission, auto-écoles associatives.	Problème de la disparition du programme TRACE. Création d'un réseau d'auto-écoles associatives, une par ville qui générerait les publics en difficulté et permettrait de diminuer le coût du permis.
90	15/11/04	E mail citoyen	Formation.	En cas d'échec à la conduite, possibilité de conduite accompagnée en attendant le prochain passage.
91	19/11/04	E mail citoyen	Mission	Le livret jeune devrait pouvoir s'ouvrir dès 10 ans, le plus tôt possible.
92	19/11/04	E mail citoyen	Mission	Prélever un montant sur les allocations familiales dès le plus jeune âge. A court terme, prêt à taux zéro.
93	5/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	Importance de la formation. Investissement sur le long terme du coût du permis de conduire. Améliorer la formation des moniteurs et développer le rôle de l'inspecteur. Centraliser les centres de formation (auto-écoles), conventionner la tarification, implication des collectivités locales.
94	2/11/04	Préfecture de l'Allier	Recensement initiatives locales	Développement futur d'initiatives dans le cadre des actions en matière de formation et d'information des jeunes conducteurs.
95	5/11/04	Courrier citoyen	Mission	Le coût du permis de conduire est relativement bas au vu des charges qui incombent à la profession.
96	8/11/04	Préfecture des Vosges	Recensement initiatives locales.	« Atout code », aide à l'obtention du Code et accompagnement pour la formation pratique pour publics en difficulté. Possibilité d'aide financière via le PDASR 2005.
97	18/11/04	E mail citoyen	Mission et formation.	Rendre le permis plus facile d'accès mais le rendre moins définitif. Intégrer la formation au permis de conduire dans la formation professionnelle.
98	14/11/04	E mail citoyen.	Examens.	Rendre plus accessible l'examen, surtout l'épreuve du Code.
99	14/11/04	E mail citoyen	Sécurité routière.	Critique de la conduite automobile de hauts responsables.
100	12/11/04	E mail citoyen	Mission	Le financement du permis dans le cadre de la formation professionnelle est difficile car elle n'est possible seulement si elle est strictement nécessaire au poste.
101		Courrier citoyen	Mission et formation.	Cours de code dès le Collège. Aide financière pour les jeunes en difficulté. Remise à niveau des seniors.

102	15/11/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Code à l'école. Heures de conduite offertes en échange de services d'intérêt général.
103	8/11/04	Administration	Initiative locale.	Tentative de partenariat avec écoles de conduite pour obtention du permis de conduire des élèves en classe de Terminale. Importance de la mobilité dans le cadre de l'insertion professionnelle.
104	9/11/04	E mail citoyen	Alcool et sécurité routière.	Augmenter le prix de l'alcool.
105	10/11/04	Courrier citoyen	Sécurité routière.	Racket fiscal des radars.
106	10/11/04	Courrier citoyen	Mission	Prélever 1% sur les PV émis. Cagnotte reversée au Ministère des transports et mise en place de plafonds de ressources.
107	5/11/04	Elu	Recensement initiatives locales	« Fête en bus, la sécurité en plus » offre un service de transport. Auto-école associative landaise pour le perfectionnement des conducteurs débutants offre l'AAC avec des tuteurs accompagnateurs bénévoles. Deux actions en partie financées par le PDASR.
108	10/11/04	Conseil Général du Doubs	Recensement des initiatives locales	Volonté de réorientation de la politique de sensibilisation et d'éducation des jeunes au risque routier. Formation et accompagnement continu aux ASSR et à la conduite.
109	6/11/04	Courrier citoyen	Formation.	Bachotage trop courant pour préparer l'examen.
110	8/11/04	Courrier citoyen	Mission	Aide de l'État et des collectivités locales avec un permis à 30€ par mois.
111	7/11/04	Courrier citoyen	Mission	Introduction d'un module permis de conduire dans l'apprentissage avec une légère participation de l'apprenti.
112	7/11/04	E mail citoyen	Mission et conduite sans permis.	Gravité de la conduite sans permis. Prêt à taux zéro.
113	7/11/04	Courrier citoyen	Mission et initiative locale.	Le permis de conduire n'est pas cher au vu des prestations de service fournies. Difficultés économiques du secteur. Partenariat avec crédit Agricole pour un prêt à taux pratiquement zéro.
114	14/11/04	Courrier citoyen	Conduite des deux roues	Les conducteurs irresponsables de cyclos devraient être condamnés à des peines d'intérêt général dont une partie de la somme serait versée sur un compte bloqué pour passer le permis de conduire.
115	16/11/04	Courrier citoyen	Auto-écoles	Problème des dates d'examen et du nombre d'heures recommandées par les auto-écoles. Litiges avec une auto-école.
116	23/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation, examens.	Le Code n'est pas assez basé sur une compréhension logique des règles et est trop tardif. La formation initiale est inadaptée aux exigences de la conduite actuelle. Pas assez d'apprentissage dans des conditions climatiques,...différentes. Bachotage de l'examen néfaste. L'Institution du permis de conduire n'est plus respectée car de moins en moins crédible. Investir l'école d'une mission d'éducation routière. Utilité du simulateur de conduite en terme économique et pédagogique et environnemental. Mise en place d'un permis électronique ou équivalent permettant de vérifier l'aptitude à la conduite. Examen continu des capacités de conduite.
117	17/11/04	Courrier citoyen	Mission	Information sur une organisation de stages de conduite accompagnée dans le cadre de vacances avec d'autres activités.
118	17/11/04	Elu	Examens	Rigidité administrative des inspecteurs. Découragement de certains à l'égard du permis de conduire.

119	3/11/04	Conseil Général de Lot et Garonne	Recensement initiatives locales	Outil de mobilisation via les PDASR sur des orientations concernant le respect des règles et l'amélioration de la prévention.
120	2/11/04	Conseil Général du Haut Rhin	Recensement des initiatives locales	Avec les auto-écoles, formation « volants jeunes » supplémentaire à la formation initiale.
121	9/11/04	Conseil Général du Morbihan	Recensement des initiatives locales	Actions en direction des transports scolaires. Silhouettes rappelant le nombre de tués. Enquêtes REAGIR.
122	26/11/04	E mail citoyen	Conduite sans permis.	Rapprocher les fichiers permis de conduire, carte grise et impôt sur le revenu afin de détecter les personnes roulant sans permis ou fraudant.
123	14/11/04	Association	Sécurité routière.	Volonté de voir les personnalités prendre position sur le prélèvement d'organes.
124	15/11/04	Conseil Général de la Vienne	Recensement des initiatives locales.	Aménagement du réseau routier. Actions de sensibilisation en direction des jeunes. Financement d'auto-écoles travaillant avec des Rmistes.
125	18/11/04	Courrier citoyen	Épreuve du Code.	Complexité des questions du Code et nécessité de repenser cette « épreuve antipédagogique ».
126	16/11/04	Conseil Général du Val de Marne	Recensement des initiatives locales.	Sensibilisation dans les Collèges. Étude sur les causes d'insécurité aux abords des collèges. Stages CENTAURE pour jeunes conducteurs infractionnistes.
127	1/12/04	Association	Mission	Le coût du permis reste un « handicap » pour le jeune. Parents motivés pour faire AAC et redonner un rôle central à la famille. Offre particulière comme « un portable par étudiant à 1€ ».
128	30/11/04	E mail citoyen	Mission	Contre toute forme d'assistanat. Si le permis est cher, il faudrait envisager d'aider financièrement à payer l'assurance ce qui n'est pas concevable. Permis de conduire pas prioritaire.
129	01/12/04	Courrier citoyen	Mission	Contre l'assistanat. Valorisation du travail et surtout pas de discrimination positive.
130	26/11/04	E mail citoyen	Conduite sans permis.	Pas assez de contrôle pour vérifier les permis de conduire des usagers de la route.
131	24/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation, examens.	Le permis de conduire n'apprend pas à conduire. Besoin d'apprendre les situations critiques. Faire contribuer les assurances à s'associer en GIE pour ouvrir des autodromes. Visite médicale obligatoire. Permis de conduire délivré par l'enseignant de la conduite. Diminution de la prime d'assurance.
132	23/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	Développement des véhicules automatiques. Développer la formation continue dès le primaire. Intégrer l'auto-école à l'Éducation nationale.
133	24/11/04	Courrier citoyen	Formation et examens.	Faciliter l'examen théorique avec possibilité de rattrapage sur quelques questions supplémentaires. Alternier leçons de conduite et conduite accompagnée. Suppression de l'examen pratique et autorisation provisoire de circuler.
134	10/12/04	E mail citoyen	Mission	Penser aux personnes avec des enfants et en milieu rural : situation intenable.
135	10/12/04	E mail citoyen	Mission	Détaxer les leçons de conduite (TVA) car activité d'intérêt général.

136	8/12/04	E mail citoyen	Mission, examens.	Fixer par décret le prix des leçons horaires. Supprimer la concurrence par les prix en fonction des taux de réussite. Délais d'inscription aux examens trop longs. Améliorer la rotation des inspecteurs dans une région pour que ce ne soit pas toujours les mêmes.
137	7/12/04	E mail citoyen	Mission et formation.	Excellente idée de responsabiliser les jeunes par l'épargne. Mais il faut que cet argent serve à une bonne formation sinon ne sert à rien.
138	7/12/04	E mail citoyen	Mission	Il faut redonner un sens à la responsabilité individuelle en redonnant confiance aux citoyens par des mesures efficaces.
139	30/11/04	E mail citoyen	Mission	Contre toute prise en charge des individus dans un domaine de la vie privée. Il faut responsabiliser. La détention d'un permis de conduire ne conditionne pas une bonne façon de conduire. Si pas les moyens de payer le permis, problème du financement de la voiture et de l'assurance : faire attention à trop vouloir aider les jeunes.
140	15/12/04	E mail citoyen	Formation et examens.	Visite médicale devrait être obligatoire pour passer un permis. Compléments d'apprentissage après le permis. Il faudrait revenir à l'ancienne méthode : Code et conduite le même jour dans la voiture.
141	7/12/04	E mail citoyen	Mission et conduite sans permis.	Si on aide au permis, pourquoi pas l'assurance et la voiture ? Le paiement du permis responsabilise, oblige à travailler. Contre l'assistanat, la conduite sans permis n'est pas un problème d'argent mais de volonté d'apprendre.
142	15/12/04	E mail citoyen	Mission et formation.	Les mesures financières ne suffisent pas pour palier les lacunes de l'enseignement actuel.
143	15/12/04	Courrier citoyen	Alcool au volant	Il faut augmenter les tarifs de l'alcool comme pour le tabac.
144	15/12/04	Courrier citoyen	Permis A.	Il faut que les personnes conduisant une 125 cm ³ aient passé un permis A. Les équivalences actuelles sont une hérésie.
145	15/12/04	E mail citoyen	Auto-écoles et examens.	Problème des fermetures d'auto-écoles pour son fils en AAC, que personne ne veut reprendre en raison des quotas de places. Attribution des places trop secrète. Besoin de solutions rapides.
146	15/12/04	E mail citoyen	Examens.	Parents dont la fille en AAC n'arrive pas à avoir de places pour repasser le permis. Ces délais sont un handicap. Problème des délais de validité du Code dans ce cas.
147	8/12/04	E mail citoyen	Mission et examens.	A été recalé pour une manœuvre mal réussie. Considère que c'est « Ridicule et révoltant. » Les exigences des examinateurs sont un problème. « On ne nous laisse aucune chance ! » Questions du Code beaucoup trop compliquées. Prix de l'heure supplémentaire et des nouvelles présentations à l'examen trop chers : « je suis ruinée ».
148	30/11/04	E mail citoyen	Mission	Dispenser du timbre fiscal les élèves ayant eu une bonne note à l'ASSR2.
149	15/12/04	Administration	Mission, formation, sécurité routière.	Initier les jeunes à la sécurité routière dès le plus jeune âge. Généraliser l'AAC. Imaginer un prêt jeune. Accorder une confiance préalable aux jeunes pour l'assurance et augmenter le taux du malus en cas d'accident. Proposer des bourses formations pour certains jeunes. Doter les établissements de simulateurs de conduite. Possibilité de sursis quand perte des six points et dernier avertissement.

150	9/12/04	E mail citoyen	Mission, formation, examens.	La formation en auto-école est chère et la formation n'est pas en accord avec les exigences des examinateurs. Fils recalé pour des raisons ridicules.
151	13/12/04	Courrier citoyen	Mission, conduite sans permis.	Encourager l'AAC pour diminuer le coût. Exiger le permis de conduire pour l'achat d'une voiture.
152	13/12/04	Courrier citoyen	Mission	Ne pas avoir le permis est considéré comme une tare. Trop d'emplois sont conditionnés par la détention de ce permis. La pénurie d'inspecteurs repousse trop les dates d'examen. Cette attente augmente le coût. Possibilité d'aide pécuniaire par l'instauration d'un fonds de solidarité financé « sur le principe de la taxe professionnelle » par les entreprises qui demandent à leurs employés d'avoir le permis.
153	13/12/04	Association	Mission, formation.	Les 20 heures minimum se sont vite transformées en 20 heures maximum. Certains ne les font même pas. La nouvelle méthode d'attribution va permettre aux auto-écoles de se mettre au travail pour avoir des bons taux de réussite. Il faut que l'enseignement des règles du code de la route trouve sa place à l'école. Faire intervenir des moniteurs ou des IDSR dans les écoles.
154	4/12/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	Il faut éduquer le plus tôt possible aux risques routiers. Avant, le service militaire permettait de faire passer le permis. « A cause nationale, responsabilité nationale ». Faire passer le permis par l'armée ou la police serait gratuit.
155	8/12/04	Courrier citoyen	Mission	Livret permis excellente proposition.
156	7/12/04	Conseil Général de l'Allier	Recensement des initiatives locales	Création d'une piste d'essais automobiles pour mettre en œuvre des actions de formation pour les jeunes et lutter contre la violence routière.
157	10/12/04	Association	Problème de fonctionnement du service Permis de Conduire et de la DDE	Dates de publication des convocations beaucoup trop tardives. Pas assez d'examen pendant les vacances scolaires. Trop grande opacité dans la distribution des places d'examen. L'examen est trop souvent une recherche de faute plus qu'une vérification de niveau : homogénéisation des jugements indispensable.
158	3/12/04	Conseil général des Alpes Maritimes	Recensement initiatives locales	Création d'une caravane sécurité routière qui a sillonné 20 villes du département. Edition d'un guide de préparation à l'ASSR Adoption d'un plan de résorption des points noirs.
159	28/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation, examens.	Fille en AAC avec une conduite sûre et de qualité mais cela fait 2 fois qu'elle échoue à l'examen. « le système est-il si mal fait qu'il engendre des jeunes à conduire sans permis ? » Comment font les autres jeunes dont les parents ne peuvent pas aider à financer le permis ? Le Permis de Conduire étant une nécessité, on devrait exiger un taux de réussite de 100%. Le Code devrait être enseigné à l'école avec un système de contrôle continu.
160	5/12/04	Courrier citoyen	Formation.	Code de la route à l'école et enseignement fait par des professionnels.
161	3/12/04	Ecole de conduite	Mission et épreuve du Code.	Le permis n'est pas cher. Pas d'assistantat Trop grosses charges des auto-écoles. Problème de l'épreuve du Code: « compréhension et rédaction : au Bac quand un sujet est mauvais, on le supprime ».

162	3/12/04	Association	Mission et auto-écoles.	Problème des fermetures d'auto-écoles suite aux liquidations judiciaires. Il faut un dispositif obligatoire de garantie financière. Perversité des forfaits 20 heures.
163	22/11/04	Préfecture de la région Rhône-Alpes et du département du Rhône	Recensement des initiatives locales	Initiation au Code pour personnes en insertion. Accompagnement à la conduite pour des jeunes en situation de handicap. Mission locale et insertion par le Permis de Conduire.
164	2/12/04	Préfecture de l'Aisne	Recensement des initiatives locales	Permis pour des jeunes dans le centre de Formation des Apprentis du Bâtiment et Travaux Publics Initiation au Code pour publics handicapés. Sensibilisation à l'AAC.
165	18/11/04	Préfecture des Bouches du Rhône et PACA	Recensement des initiatives locales	Formation adaptée proposée pour publics en difficulté grâce à UFJT et le logis des jeunes de Vitrolles. Cette formation comprend en plus un module de sensibilisation, une attestation de formation aux premiers secours et une formation post-permis.
166	29/11/04	E mail citoyen	Formation et auto-écoles.	Les auto-écoles sont capables de former les jeunes dans les écoles.
167	30/11/04	Courrier citoyen	Mission	Baisser la TVA sur les leçons de conduite.
168	30/11/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Intégrer le code de la route à l'école. Détaxer les carburants des auto-écoles.
169	24/11/04	Courrier citoyen	Mission	Difficultés de financement du permis. Modalités de versement loin d'être arrangeantes. Les exigences de l'examen augmentent et les forfaits n'évoluent pas. Les auto-écoles facturent l'examen alors qu'il est gratuit. Mise en place d'un type de forfait national.
170	15/11/04	Conseil Général de la Marne	Recensement des initiatives locales.	Le financement du permis est inscrit dans le plan départemental d'insertion. Regret du manque d'assiduité des personnes aux leçons et cours de code.
171	25/11/04	Courrier citoyen	Mission	Le système du Permis de conduire est aujourd'hui « un fléau ». Enfants qui ont dû attendre des places et augmentation du coût.
172	30/11/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Le besoin d'heures est élevé mais induirait une augmentation du coût. Intervention de certains seniors dans l'encadrement des jeunes serait positive. Développement des boîtes automatiques pour certaines personnes âgées.
173	30/11/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Permis de Conduire diplôme indispensable. Apprentissage du Code dès l'école primaire. Utilisation au maximum du simulateur. Formation au cours de stages durant les vacances par exemple.
174	25/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation et conduite sans permis.	Les élèves en AAC ont beaucoup moins de mal à décrocher le permis que les autres. Beaucoup prennent le risque de la conduite sans permis pour pouvoir travailler. Suppression de la TVA serait une solution.

175	22/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation et auto-écoles.	Personne au chômage et en formation au Permis de conduire car indispensable. Augmentation du niveau de l'examen alors que les formations proposées sont de moins en moins fiables. Problèmes lors de dépôts de bilan. Paiement de frais de dossier et d'examen alors que l'examen est gratuit. Mise en place d'un forfait national type avec un tarif fixé par l'État. Tarifs réduits pour les chômeurs, tout comme les étudiants.
176	1/12/04	Courrier citoyen	Sécurité routière.	Il faut que les parents montrent l'exemple au volant, fondamental.
177	29/11/04	Courrier citoyen	Examens.	Mère dont la fille échoue à l'examen en raison du stress et de la conduite inadmissible de l'inspecteur. Fille avec mention au Bac qui a abandonné. Il faut mettre en place des fiches circuits à tirer au sort.
178	27/11/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Monitrice d'auto-école qui est enthousiaste au sujet de la mission. D'énormes réformes doivent être faites en matière de formation. Trop de bachotage.
179	28/11/04	Courrier citoyen	Formation, conduite sans permis.	Code dans le cursus scolaire grâce à des intervenants extérieurs. La sévérité de la loi se retourne contre la sécurité car conduite sans permis. Proposer une visite médicale obligatoire. Il faut faciliter le retour au permis.
180	26/11/04	Courrier citoyen	Formation, examens, conduite sans permis.	Problème du temps de formation pour les étudiants. Problème des places que les auto-écoles attribuent difficilement car insuffisantes. « permis aberrant, plus difficile à passer que le bac ! », la conduite sans permis en est une conséquence logique. Faire passer le Code à l'école.
181	23/11/04	Conseil Général du Rhône	Recensement des initiatives locales	Actions de sensibilisation des collégiens. BSR passé gratuitement par les gendarmes pour les jeunes en difficulté.
182	1/12/04	Courrier citoyen	Formation.	AAC bonne formule car donne de l'expérience même si difficile pour les parents. Hélas, cette formule réservée aux parents qui ont les moyens. Des constructeurs pourraient parrainer des jeunes pour passer leur permis.
183	1/12/04	Elu	Mission	S'engage à alerter les adhérents et les représentants du BTP et de la métallurgie. Remontera l'information au niveau national afin que les propositions du rapport puissent trouver une suite favorable. Ne souhaite pas que cette initiative entraîne des frais pour les entreprises.
184	1/12/04	Elu	Mission	S'engage à relayer les actions futures auprès de la mairie et du Conseil général.
185	1/12/04	Courrier citoyen	Mission	« De mon temps, vrais valeurs, travail, politesse, respect, honnêteté » Le permis se mérite par le travail même si le permis est effectivement cher.
186	23/11/12	Courrier citoyen	Mission	Le permis se mérite, il ne faut pas le donner.
187	30/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	AAC excellente initiative mais inégalitaire socialement du point de vue du coût et de l'accompagnateur. Code de la route obligatoire à l'école. Y intégrer le secourisme. Pour ceux qui ne peuvent pas financer AAC, système de bourse ou prêt à taux 0.
188	2/12/04	Conseil Général de Saône et Loire	Recensement des initiatives locales	Une participation financière existe pour les titulaires du RMI souhaitant passer leur permis.

189	2/12/04	Courrier citoyen	Mission	Conduite d'un véhicule facile, mais il faut connaître le Code de la route. Beaucoup commencent la formation et ne la terminent pas en raison du coût ou d'une démotivation. « Avoir le permis pour travailler mais travailler pour avoir le permis » Les aides actuelles demandent trop de démarches administratives et sont décourageantes.
190	29/11/04	Courrier citoyen	Mission	Personne en quartier sensible qui constate la conduite sans permis. Ces jeunes n'ont pas de problèmes financiers, les dispositifs qu'on propose ne serviront à rien. Il faut que le permis se mérite par le travail, les parents ne devraient pas aider au financement.
191	30/11/04	Courrier citoyen	Mission, épreuve du Code.	Le coût du permis n'est pas le facteur de la conduite sans permis. Le Code est beaucoup trop difficile. Mieux vaut beaucoup plus sensibiliser sur les conséquences de la vitesse.
192	28/11/04	E mail citoyen	Examens.	Besoin de visite médicale et examen psycho avant de passer l'examen. Engagement des auto-écoles jusqu'au moment où le candidat sera prêt.
193	26/11/04	E mail citoyen	Conduite sans permis.	Pas assez de contrôle pour détecter les conducteurs sans permis.
194	25/10/04	Courrier citoyen	Mission, épreuve du Code.	Les JAPD sont un merveilleux moment pour repérer les niveaux. Taux de 10 à 13% d'illettrés. Code trop long et trop d'échec. Ne pas oublier le rôle de l'armée dans ce domaine avant la suppression du service militaire.
195	18/11/04	Conseil Général du Gard	Recensement des initiatives locales	Partenariat avec la Prévention Routière. Interventions avec des élèves de quatrième. « Capitaine de soirée » Formation intégrée dans les Collèges Action à destination des « seniors ».
196	23/11/04	E mail citoyen	Mission	Faire payer les jeunes en plusieurs fois des petites sommes. Contrats avec les auto-écoles.
197	22/11/04	E mail citoyen	Mission, conduite sans permis.	Mauvaise information sur les conséquences de la conduite sans assurance. Pas assez de contrôle du permis. Trop de mauvaises habitudes prises avec la conduite des scooters. Travaux d'intérêt général en échange du permis. Prêt à taux 0.
198	24/11/04	Courrier citoyen	Stationnement.	Manque de respect des règles de stationnement.
199	24/11/04	Courrier citoyen	Mission	Absence de permis pénalisante pour les jeunes. Prêt que le jeune rembourserait une fois embauché. Le permis n'a pas à être financé par le contribuable.
200	24/11/04	Courrier citoyen	Formation.	Prévention, Code doivent être enseignés dès le plus jeune âge.
201	24/01/05	Courrier citoyen	Sécurité routière	Manque d'information concernant les conséquences de infractions et le non remboursement des assurances.
202		Ecole de conduite	Auto-écoles, examens.	« Auto-écoles victimes des pouvoirs publics mais tout le monde accable le secteur de l'enseignement. » Mauvaise qualité de vie des enseignants. Scandale des délais pour enregistrer les dossiers. Absurdité des questions réalisées par des « technocrates ». Les inspecteurs devraient être plus humains avec les élèves. Problème des 20 heures : politique du travail au noir.

203	26/11/04	Association	Mission et auto-écoles.	Problème des fermetures d'auto-écoles et perte des sommes investies. Les frais d'inscription sont un scandale car cela ne coûte rien à l'auto-école.
204	26/11/04	Courrier citoyen	Épreuve du Code.	Personne qui a eu beaucoup de mal à réussir son examen du Code. Après 5 passages, le Code est annulé et il doit tout recommencer depuis le début.
205	23/11/04	Courrier citoyen	Conduite sans permis.	Obligation de présenter son permis au moment de l'achat d'une voiture. Multiplication des contrôles de permis sur les routes.
206	26/11/04	Conseil Général des Pyrénées Atlantiques	Recensement des initiatives locales	Soutien à une association de prévention qui encourage l'AAC. Financement avec les subventions aux contrats de ville d'une action facilitant l'accès au permis de conduire.
207	26/11/04	Conseil Général du Vaucluse	Recensement des initiatives locales	Financement du permis avec le FAJ sous certains critères et avec participation du jeune.
208	23/11/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	« Apprendre à conduire c'est avant tout apprendre à se conduire ». La détention du permis ne conditionne pas une bonne conduite. Il faut de l'expérience sur la route. Ce qui ne coûte rien ne vaut rien : le permis se mérite.
209	24/11/04	Courrier citoyen	Formation.	Il faut restreindre considérablement l'accès au permis aux personnes aptes à conduire.
210	23/11/04	Courrier citoyen	Formation.	Inculquer à l'école les bons comportements.
211	17/11/04	Courrier citoyen	Formation.	L'AAC est une bonne formule si les accompagnateurs sont de bons conducteurs avec de l'expérience.
212	26/11/04	Courrier citoyen	Mission, Auto-écoles.	Problème des contrats signés en blanc par les auto-écoles concernant le nombre d'heures. Les forfaits de départ sont mensongers surtout avec les 20 heures, il faut les supprimer. Heure d'évaluation totalement inutile. Il faut de la neutralité. Les prix pratiqués sont trop prohibitifs pour beaucoup de familles.
213	26/11/04	Courrier citoyen	Mission, conduite sans permis.	Le permis n'est pas nécessaire pour bien conduire. (En Belgique, longtemps pas de permis de conduire.) Les conducteurs sans permis font moins d'accident et font plus attention.
214	6/12/04	E mail citoyen	Conduite sans permis.	Tout le système entraîne à la conduite sans permis, même lorsque l'on veut conduire une voiturette.
215		Courrier citoyen	Mission	Livret permis excellente idée. Il faudrait que les grands parents puissent l'ouvrir sans que les parents puissent y avoir accès.
216		Courrier citoyen	Mission	Prêt à taux bonifié avec un étalement.
217	6/12/04	Courrier citoyen	Mission	Les Rmistes et les jeunes de quartiers difficiles ont besoin de mobilité et du permis. Besoin de rassembler tous les acteurs et financements pour être efficaces dans les projets d'aide à l'insertion par le permis.
218	2/12/04	Courrier citoyen	Formation.	Il faudrait que les jeunes puissent faire des stages de deux ou trois semaines pour apprendre la conduite et un peu de discipline.
219	6/12/04	Courrier citoyen	Mission, conduite sans permis, sécurité routière.	Le permis se mérite par le travail. Obligation à l'achat d'une voiture de fournir le permis. Délivrance de carte grise avec attestation d'assurance obligatoire. Radars automatiques ne touchent pas les étrangers : « inégalité européenne »

220	6/12/04	Courrier citoyen	Mission, examens.	Grand-père dont le petit fils a échoué au permis, l'inspecteur ne lui a pas laissé la possibilité de lui prouver ses capacités. Pas étonnant que les jeunes roulent sans permis et assurance : trop cher pour de jeunes étudiants sans ressources.
221	8/12/04	E mail citoyen	Conduite sans permis.	Penser aux personnes en annulation de permis et qui souhaitent le repasser. Pour travailler, il faut le permis.
222	3/12/04	Conseil Général de Côte d'Or	Recensement des initiatives locales	Elus juniors ont choisi la sécurité routière comme thème d'action. (installation dans les collèges d'une silhouette blanche, distribution de brassards de sécurité,...)
223	3/12/04	E mail citoyen	Mission	On ne peut pas réduire les prix des leçons de conduite car trop faibles marges. Il faut penser aux simulateurs que l'on mettrait en commun pour toutes les auto-écoles. Il faudrait lancer une campagne « pour chaque radar un simulateur »
224	6/12/04	E mail citoyen	Mission	Faire financer le permis grâce à la taxe professionnelle. Plus c'est gratuit, moins on fait d'effort. Il ne faut pas le distribuer gratuitement.
225	5/12/04	E mail citoyen	Épreuve du Code.	Il faut revoir l'examen trop difficile dans « sa grammaire » et formulation des questions.
226	30/11/04	Courrier citoyen	Formation et examen théorique.	Carence d'information, d'éducation et de formation. Il faut élaborer un aide-mémoire de la signalisation routière. On ne peut pas apprendre le Code de la route, trop complexe et complet.
227		Ecole de conduite	Formation et examens.	Faire concorder les dates de validité des dossiers administratifs AAC et B. Même lorsqu'il y a anomalie dans le dossier lors de l'examen, possibilité de le passer. Faire les séances d'examen du Code par du personnel administratif.
228	6/12/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Il faut faire diminuer les prix en jouant sur les frais d'inscription, le prix du carburant des véhicules écoles. Il faut une grande volonté nationale de tous les acteurs pour permettre une véritable formation et éducation. (éducation nationale, auto-écoles, gendarmes, services de secours,...)
229	6/12/04	Courrier citoyen	Conduite sans permis.	Création d'un système de carte électronique pour avoir accès à la voiture. Les services du fichier permis de conduire et cartes grises devraient pouvoir vérifier la validité de l'assurance.
230	6/12/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	Le permis n'est pas un document que l'on doit acheter, on fait croire qu'il s'achète. Suppression des 20 heures obligatoires : les gens veulent se présenter alors qu'ils ne sont pas prêts. Les assurances devraient restituer les sur primes d'assurance en l'absence d'accident. Encourager l'AAC
231	6/12/04	Courrier citoyen	Mission et examens.	Rendre le permis difficile est un contresens en terme de sécurité. Les inspecteurs devraient être moins exigeants. Baisser la TVA.
232	13/12/04	Administration	Mission	Description du processus d'inscription à l'examen.
233	13/12/04	Courrier citoyen	Mission, épreuve du Code et conduite sans permis.	Raisons de la conduite sans permis : Coût, difficultés de l'ETG.
234	21/12/04	Conseil Général de Seine St Denis	Recensement des initiatives locales.	Opération « un permis pour l'emploi ». Simulateur de conduite. Festival du film sécurité routière pour les élèves en 5ième.

235	15/12/04	Courrier citoyen	Mission, examens.	Maman dont la fille a été recalée pour la cinquième fois : 2300€. Il faut responsabiliser les auto-écoles et mobiliser les inspecteurs.
236	21/12/04	Courrier citoyen	Formation et épreuve du Code.	Contre les 20 heures et le monopole des auto-écoles. Pas favorable au passage du Code à l'école.
237	17/12/04	Courrier citoyen	Examen.	Proposition d'une autorisation temporaire de la conduite.
238	5/12/04	Association	Examens.	Problème des dates de publication des convocations aux examens pour les auto-écoles. Problème de place pendant les vacances. Problème de l'évaluation par l'inspecteur: recherche de la faute.
239	10/12/04	Préfecture de Mayenne	Recensement des initiatives locales.	Piste de conduite éducative gérée par l'ANPER pour les élèves en classe de troisième.
240	20/12/04	Préfecture des Yvelines	Recensement des initiatives locales.	Fiche auto-école d'insertion. Fiches permis de conduire en relation avec les parcours d'insertion.
241	20/12/04	Courrier citoyen	Mission	Contre un financement car des choix sont à faire dans ce que l'on achète aux enfants.
242	17/12/04	Association	Mission	Les associations pourraient délivrer des « bons d'achat auto-écoles » contre un engagement sécurité routière.
243	17/12/04	Courrier citoyen	Mission	C'est la voiture qui coûte cher, pas d'assistance.
244	17/12/04	Conseil Général du Loiret	Recensement des initiatives locales	Audit des infrastructures. Capitaines de soirée.
245	7/12/04	Courrier citoyen	Mission.	Contrat d'engagement avec le permis. Argent des contraventions pour financer. Permis infalsifiable.
246	17/12/4	Courrier citoyen	Mission	Livret jeune suffit. Pas d'assistance
247	06/12/04	Courrier citoyen	Mission et formation.	Crédit adapté, épargne à encourager. Enseignement à l'école.
248	13/12/04	Courrier citoyen	Formation.	Épreuve du Code à l'école
249	17/12/04	Conseil Général de Corrèze	Recensement des initiatives locales	Aide pour l'AAC.
250	17/12/04	Courrier citoyen	Formation.	Conseils de bonne conduite souvent peu enseignés en auto-école.
251	28/10/04	E mail citoyen	Mission	Aide aux jeunes indispensable.
252	22/12/04	Préfecture de Corrèze	Recensement des initiatives locales	Actions recensées auprès des missions locales et foyers de jeunes travailleurs dans le cadre des PDASR.
253	20/12/04	Préfecture de la Somme	Recensement des initiatives locales	Fiche « auto insertion des jeunes par le Tribunal des enfants. » Le permis de conduire en fait partie.
254	3/01/05	E mail citoyen	Formation.	Entraînement concernant les situations à risque. (Revêtement mouillé pour la maîtrise de la conduite.)
255	01/01/05	E mail citoyen	Sécurité routière.	Répression souvent indispensable.
256	02/01/05	E mail citoyen	Mission, formation, conduite sans permis.	Prix trop élevé et idée du livret excellente. Augmentation des contrôles pour la conduite sans permis. AAC permet de donner de l'expérience : excellente formule. Révision des connaissances tout au long de la vie.
257	29/12/05	E mail citoyen	Mission	Soutien total à la mission.
258	28/12/04	E mail citoyen	Formation.	Expérience de formation avec des publics en difficulté. Une approche différente de la formation donne d'excellents résultats et pas seulement en terme d'obtention du permis de conduire.
259	28/12/04	E mail citoyen	Mission	Besoin d'aides financières pour les jeunes car permis est cher pour les jeunes.
260	27/12/04	E mail citoyen	Mission	Soutien à la mission.

261	27/12/04	E mail citoyen	Mission	Soutien à la mission.
262	3/01/05	Association	Examens.	Moratoire en Vendée concernant la fermeture des centres dans l'attente du rapport parlementaire.
263	3/01/05	Courrier citoyen	Formation et examens.	A appris à conduire à l'école aux États-Unis. Excellente formule qui devrait être pratiquée en France car permet l'égalité pour tous.
264	22/12/04	Courrier citoyen	Auto-écoles et examens.	Problème avec la fermeture d'une école de conduite. Il faut renforcer la surveillance du bon fonctionnement « financier » des auto-écoles. Une réussite au Code devrait déclencher automatiquement une place à l'examen pratique.
265	22/12/04	Ecole de conduite	Mission	Description de l'activité de son école de conduite associative dans le cadre de l'insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté.
266	27/12/04	Courrier citoyen	Mission	Il faudrait un prêt à taux zéro. Pas d'assistantat. Besoin de responsabiliser et faire des efforts.
267	27/12/04	Courrier citoyen	Mission	Mise en place d'un contrat avec un prix bloqué jusqu'à obtention du permis.
268	22/12/04	Courrier citoyen	Mission, formation.	Cours de Code à l'école. Pour la pratique : encourager l'AAC, création de centres d'apprentissage dépendants de la gendarmerie et avec des coûts réduits. Contrôle des prix.
269	3/1/05	Courrier citoyen	Sécurité routière.	Vive critique des politiques de sécurité routière.
270	3/1/05	Courrier citoyen	Formation.	Critique des formations accélérées qui sont trop commerciales et anti sécurité routière.
271	24/11/04	Courrier citoyen	Mission et auto-écoles.	Nationalisation des auto-écoles car trop de mercantilisme et d'incompétence dans ce domaine.
272	21/12/04	Association	Formation.	Collaboration Éducation Nationale et Auto-écoles indispensable. (Théorie et pratique).
273	24/12/04	Courrier citoyen	Mission, formation, examens, auto-écoles.	« Le permis de conduire se mérite. » Métier de moniteur difficile et peu rémunéré. Il faudrait encourager l'AAC. 30 heures minimum obligatoires. Visite médicale obligatoire. Meilleure communication entre inspecteurs et moniteurs.
274	5/01/05	Courrier citoyen	Formation.	Il faut étoffer les programmes des ASSR au Collège pour améliorer le niveau de connaissances théoriques. Il faudrait diviser en deux phases l'apprentissage pratique (circuit fermé et circulation).
275	5/01/05	Administration	Formation.	Inscription du thème de la sécurité routière dans le projet d'établissement.
276	5/01/05	Courrier citoyen	Examens.	Problème de la non validation du permis de conduire acquis dans le cadre de la formation professionnelle de Conducteur routier.
277	11/01/05	Courrier citoyen	Sécurité routière.	Instauration d'un clignotant gauche à deux vitesses.
278	27/12/04	Courrier citoyen	Mission, conduite sans permis.	Conduite sans permis souvent dûe au problème de financement. Mise en place de travaux citoyens pour aider au financement.
279	14/01/05	Administration	Examens.	Problème de l'échec à l'ASSR doit permettre la mise en place de séances de rattrapage qui pourraient être passées dans les auto-écoles.
280	14/01/05	Conseil Général de l'Essonne	Recensement des initiatives locales	Soutien à l'AAC avec un chéquier culturel et loisir d'une valeur de 150€ et si le jeune utilise ses 150€ pour l'AAC, sur prime de 150€ du Conseil général.
281	10/01/05	Courrier citoyen	Conduite sans permis.	Permis de conduire est le premier document falsifié pour des fraudes civiles. La conduite sans permis n'a pas que des causes économiques.
282	21/12/05	Courrier citoyen	Sécurité routière.	Effets aggravants dans les accidents des arbres, poteaux en bord de routes,...

283	6/01/05	Courrier citoyen	Mission, formation.	Amalgame entre prix de la formation et conduite sans permis. Auto-écoles associatives font un remarquable travail car ces publics n'ont pas qu'un problème financier pour obtenir leur examen. Une formation citoyenne ne se résume pas à un problème de tarifs.
284	Aucune	Courrier citoyen	Mission, formation.	Prix de la formation n'est pas le seul facteur du problème lié à la formation. La disponibilité est le paramètre le plus important. Conduite accompagnée excellente méthode.
285	3/01/05	Courrier citoyen	Mission, auto-écoles.	Problème du permis pour garder son emploi et incompétence de l'auto-école qui fait de l'accès au permis un parcours du combattant.
286	29/12/04	Courrier citoyen	Formation.	Rendre plus attractif l'AAC. Interdire les stages d'apprentissage accéléré. Recyclage périodique des conducteurs.
287	4/01/05	Administration	Recensement des initiatives locales	Association Jeunes Insertion Réinsertion pour toutes les personnes en difficulté de 18 à 55 ans.
288	31/12/04	Préfecture du Morbihan	Recensement des initiatives locales	Soutien financier pour les enfants des fonctionnaires de Police et de Préfecture. Formation au permis dans le cadre de la Mission locale avec un problème récurrent de financement et de places d'examens. Soutien d'une auto-école associative.
289	22/12/04	Courrier citoyen	Mission	Difficultés des parents pour financer le permis de conduire de leur fils étudiant et sans revenu.
290	6/12/04	Courrier citoyen	Mission	Conduite sans permis souvent due au coût élevé du permis.
291	31/12/04	Ecole de conduite	Formation et auto-écoles.	Flou dans la réglementation des écoles de conduite. Problème de l'évaluation de départ qui n'est pas réalisée avant la signature du contrat.
292	19/11/04	Conseil Général de Meurthe et Moselle	Recensement initiatives locales	Permis de conduite, facteur d'insertion sociale. Aide financière pour les Rmistes. Création d'une auto-école associative.
293	18/11/04	Ecole de conduite.	Mission	Présentation de son école de conduite.
294	16/11/04	E mail citoyen	Auto-écoles.	Problème d'une auto-école qui a fait faillite.
295	17/11/04	E mail citoyen	Mission	Permis nécessaire pour travailler suite à une invalidation.
296	19/11/04	E mail citoyen	Sécurité routière.	Signalisation réfléchissante des véhicules. Infrastructures sûres. Conduire ou fumer, il faut choisir.
297	18/11/04	E mail citoyen	Formation.	Engager les assureurs. Stage post-permis indispensable.
298	24/01/05	Courrier citoyen	Mission et épreuve du Code.	Coût du permis non prioritaire. Complexité, « perversité » et difficulté des questions du Code.
299	24/01/05	Association	Mission, formation, auto-écoles.	Prix du permis est un problème. Épreuve du Code inadaptée. Trop grande diversité des prestations. Problème de la pédagogie des auto-écoles. Pratique illégale et abusive de certaines auto-écoles. Code à l'école.
300	24/01/05	Courrier citoyen	Formation.	Réforme complète du permis de conduire. Instruction du risque à l'école.
301	24/01/05	Conseil Général des Hauts de Seine	Recensement des initiatives locales.	Financement grâce à un partenariat avec les CAF, les missions locales et les Mairies. Financement de trois écoles de conduite associatives. Actions de sensibilisation. Le nouveau mode d'attribution des places restreint les possibilités de passage de l'examen pour les auto-écoles associatives.
302	27/01/05	E mail citoyen	Mission, formation, examens, auto-écoles.	Épreuve du Code à l'école. Coût du permis est un problème et est un frein à l'égalité de tous. « Compréhension élitiste de l'accès à la conduite » Aide proportionnelle aux ressources.

