

**MINISTERE DE L'ECOLOGIE,
DE L'ENERGIE, DU DEVELOPPEMENT
DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE**

**MINISTERE DE L'INTERIEUR,
DE L'OUTRE-MER ET
DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

***CONSEIL GENERAL DES PONTS
ET CHAUSSEES***

SECRETARIAT GENERAL

Rapport n° 005621-01

**AUDIT SUR LA MODERNISATION DE L'APPRENTISSAGE
DE LA CONDUITE ET DE L'EXAMEN DU PERMIS**

Dominique LEBRUN,
Inspecteur général de l'Équipement

Michel MATHIEU,
Préfet

Firmino FRACCARO,
Inspecteur de l'Équipement

MAI 2008



**MINISTERE DE L'ECOLOGIE,
DE L'ENERGIE, DU DEVELOPPEMENT
DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE**

**MINISTERE DE L'INTERIEUR,
DE L'OUTRE-MER ET
DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

***CONSEIL GENERAL DES PONTS
ET CHAUSSEES***

SECRETARIAT GENERAL

Rapport n° 005621-01

**AUDIT SUR LA MODERNISATION DE L'APPRENTISSAGE
DE LA CONDUITE ET DE L'EXAMEN DU PERMIS**

Dominique LEBRUN,
Inspecteur général de l'Équipement

Michel MATHIEU,
Préfet

Firmino FRACCARO,
Inspecteur de l'Équipement

MAI 2008

Table des matières

INTRODUCTION.....	4
I. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA FORMATION À LA CONDUITE.....	6
I.1. L'apprentissage de la sécurité routière dans le cursus scolaire.....	6
I.1.1. L'éducation à l'école (APER).....	6
I.1.2. L'éducation au collège (ASSR1 et ASSR2).....	7
I.1.3. L'attestation de sécurité routière (ASR).....	7
I.2. L'apprentissage dans les écoles de conduite.....	7
I.2.1. Les écoles de conduite : une activité réglementée.....	8
I.2.2. Un secteur éclaté dans des établissements souvent de petite taille.....	8
I.2.3. Les conditions d'accès à la profession d'enseignant de la conduite.....	9
I.2.4. Les deux types de formation possibles pour préparer le permis de conduire.....	10
II. L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE.....	15
II.1. Les différentes catégories de permis de conduire.....	15
II.2. Les conditions minimales requises pour se présenter à l'examen.....	17
II.3. Les règles européennes.....	17
II.4. Le parcours du candidat.....	18
II.4.1. Démarches préalables avant le début de la formation.....	18
II.4.2. La méthode de répartition des places d'examen.....	19
II.4.3. Les caractéristiques de l'examen.....	19
II.4.4. La communication des résultats après l'examen.....	21
II.4.5. La délivrance du titre définitif.....	22
II.5. Le permis probatoire.....	22
II.6. Le brevet de sécurité routière (BSR).....	23
II.7. Les formations post-permis.....	23
III. LES PRINCIPALES CRITIQUES FAITES AU SYSTÈME.....	26
III.1. Une formation inadaptée aux enjeux de sécurité routière.....	26
III.2. Le coût de la formation.....	27
III.3. La difficulté de l'examen.....	27
III.4. Les délais d'attente.....	28
III.5. Des conditions matérielles de passage d'examen inéquitables et parfois frustes.....	29
III.6. Des écoles de conduite de qualité inégale.....	30
III.7. Des circuits administratifs compliqués.....	31

III.8. Des inspecteurs encore trop souvent isolés malgré les améliorations résultant de la déconcentration.....	32
III.9. Des rapports de confiance limités entre les élèves et les écoles de conduite.....	33
III.10. Une communication insuffisante entre inspecteurs et candidats.....	34
III.11. Des relations complexes entre les inspecteurs et les écoles de conduite.....	34
III.12. Un système incapable de lutter contre les faux permis et contre le défaut de permis.....	35
IV. LES OBJECTIFS DE LA REFORME.....	37
V. LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DE LA RÉFORME.....	40
V.1. Élever le niveau de formation des candidats.....	40
V.1.1. En augmentant le niveau de recrutement et de formation des enseignants des écoles de conduite.....	40
V.1.2. En améliorant le contrôle de la pédagogie des écoles de conduite.....	41
V.1.3. En faisant évoluer l'ASSR 2 vers une attestation de maîtrise du code de la route (partie réglementaire) dans le cadre d'un apprentissage en trois temps et quatre phases.....	42
V.1.4. En instituant une sensibilisation aux risques routiers et au développement durable dans les écoles de conduite.....	43
V.1.5. En développant l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC).....	44
V.1.6. En instaurant une formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs novices.....	45
V.2. Modifier les critères d'évaluation des candidats lors de l'examen pratique.....	47
V.2.1. Une nouvelle grille d'évaluation des candidats.....	47
V.2.2. En harmonisant les taux de réussite entre les inspecteurs.....	47
V.2.3. En améliorant les conditions d'accueil des candidats.....	48
V.3. Maîtriser les coûts.....	49
V.3.1. En dématérialisant l'inscription et en optimisant l'attribution des places d'examen.....	50
V.3.2. En organisant l'examen de l'épreuve théorique réglementaire en fin de troisième.....	50
V.3.3. En accompagnant financièrement les candidats les plus démunis.....	51
V.3.4. En sollicitant l'intervention des fonds de la formation professionnelle.....	52
V.3.5. En impliquant de nouveaux partenaires.....	53
V.4. Faire passer plus rapidement l'examen.....	54
V.5. Améliorer le pilotage du dispositif.....	55
V.5.1. Dans le cadre du dispositif actuel.....	56
V.5.1.1. Au niveau local.....	56
V.5.1.2. Au niveau central.....	56
V.5.1.2.1. Soit en renforçant l'autorité du délégué interministériel.....	56
V.5.1.2.2. Soit en créant un service à compétence nationale (SCN).....	56
V.5.1.2.3. Soit en créant une agence de service public.....	57
V.5.2. Dans le cadre d'une organisation confiée à un opérateur tiers.....	57
V.5.2.1. Par création d'un Groupement d'intérêt public (GIP).....	58
V.5.2.2. Par création d'un établissement public.....	58
V.5.2.3. Par délégation de service public (DSP).....	59
VI. CONCLUSION.....	62

INTRODUCTION

Chacun reconnaît que la politique volontariste affichée depuis 2002 pour combattre l'insécurité routière a permis de sauver des milliers de vies : le gain cumulé sur six ans est estimé à près de 11 000 vies sauvées et plus de 130 000 personnes blessées épargnées, mais on a déploré encore plus de 4 500 morts sur nos routes.

Dès lors, les questions de sécurité routière suscitent toujours autant de commentaires passionnés, de critiques et de solutions qu'il existe d'automobilistes, de piétons ou d'usagers de deux-roues.

La question de l'éducation routière, et plus spécialement celle du permis de conduire, n'échappe pas à la règle avec son lot de superlatifs : formation trop coûteuse (1 500 € en moyenne), examen trop difficile (53 % de réussite à l'épreuve pratique et 63 % à l'épreuve théorique), délais d'attente pour se présenter trop longs et inéquitables (un à six mois selon les départements), formation peu efficace au regard de la surreprésentation des jeunes dans les accidents de la route (13% de la population mais 27% des personnes tuées et 33% des blessés graves, soit la première cause de mortalité chez les 15/24 ans).

Largement relayée par les médias et les responsables politiques attentifs aux critiques des candidats, de leurs parents, et des écoles de conduite, moins cependant des associations de sécurité routière, la question de la formation à la conduite, le plus souvent résumée à celle de l'examen du permis, nourrit un sentiment d'insatisfaction contrasté en fonction de l'expérience de chacun.

Comme toujours en pareil cas, les expériences étrangères sont citées comme des exemples à suivre : opérateurs publics spécifiques dans certains pays, opérateurs privés dans d'autres, même si beaucoup semblent satisfaits de systèmes assez comparables au nôtre (Norvège, Suède, Espagne, etc.)

Face à cette situation, le premier Conseil de modernisation des politiques publiques du 12 décembre 2007 a conclu à la nécessité de moderniser l'organisation du permis de conduire, qui concerne plus de 3 millions d'examens chaque année, et d'en confier la responsabilité à un opérateur spécifique, avec l'objectif de réduire les délais d'attente pour se présenter aux épreuves et d'améliorer le taux de réussite. Par ailleurs, il a été prévu qu'un comité interministériel de la sécurité routière (CISR) serait consacré à cette question.

Afin de préciser les modalités de mise en œuvre de cette décision, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et celui de l'Intérieur, de l'Outre-Mer et des collectivités territoriales ainsi que le secrétaire d'Etat chargé des transports ont confié au Conseil général des ponts et chaussées et au Secrétariat général de l'Intérieur une mission d'audit en leur demandant d'établir un rapport circonstancié portant, non seulement sur l'organisation administrative de l'examen, mais plus généralement sur les différentes étapes de l'éducation routière, c'est-à-dire sur ce qui se passe ou devrait se passer avant et après l'obtention du permis.

Compte tenu du temps imparti à la mission et de l'étendue du sujet, il n'a pas été possible de traiter de façon exhaustive l'ensemble des sujets qui touchent, de près ou de loin, à un domaine qui demeure complexe. Pour les mêmes raisons, sa réflexion a principalement porté sur le permis B, qui est le plus souvent cité comme présentant des difficultés.

La première partie du rapport présente les caractéristiques de l'éducation à la sécurité routière qui comprend plusieurs étapes, alternativement confiées au secteur public et au secteur privé.

La deuxième partie évoque les différentes catégories de permis de conduire, qui représentent 38 millions de permis pour 36,6 millions de véhicules en circulation, et précise les modalités d'organisation des épreuves d'examen.

La troisième partie recense les principales critiques faites au système telles qu'elles ont été exprimées au cours des entretiens menés par la mission, en rappelant toutefois que beaucoup de ceux qui ont passé le permis de conduire n'ont pas rencontré de difficultés particulières et semblent satisfaits de la formation qu'ils ont reçue, comme des conditions de passage de l'examen.

Dans une quatrième partie, tout en gardant à l'esprit le nécessaire souci d'améliorer l'apprentissage de la conduite et d'augmenter la prise de conscience du risque routier pour abaisser la mortalité, en particulier celle des nouveaux conducteurs, les auteurs du rapport esquissent l'objectif global qui pourrait être retenu par le Gouvernement et qui consisterait à faire passer de un candidat sur deux actuellement à deux sur trois le nombre de candidats reçus en première présentation à l'épreuve pratique.

Dans une cinquième partie sont exposés les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre cet objectif, y compris celui du pilotage de la réforme, en envisageant trois hypothèses : la réorganisation dans le cadre du système actuel, la création d'un GIP ou d'un établissement public, enfin la délégation de service public.

Cette réflexion a été menée en prenant en considération les aspects sociaux, juridiques et économiques de chacune des solutions, les contributions des nombreux experts et acteurs rencontrés et en s'inspirant des expériences étrangères.

Par ses propositions, la mission cherche à rendre compatibles deux objectifs à priori contradictoires : améliorer l'efficacité du processus de « *formation / validation* » tout en maîtrisant les coûts et les délais.

I. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA FORMATION À LA CONDUITE

Parce qu'il est essentiel que les jeunes enfants prennent conscience des dangers de la route et puissent acquérir les premiers réflexes d'un comportement responsable dès le plus jeune âge, l'éducation à la sécurité routière, qui est désormais inscrite dans le socle commun des connaissances et des compétences, débute dès l'école maternelle et se poursuit durant toute la durée de la scolarité obligatoire. Elle s'accompagne des conseils de prudence prodigués par les parents, qui sont les premiers modèles en matière de comportement.

Vient ensuite le temps de l'apprentissage de la conduite confié aux auto-écoles qui appartiennent au secteur privé. Elles préparent à l'examen du permis organisé et validé par les services de l'État. Les épreuves théoriques et pratiques permettent de vérifier que le futur conducteur dispose des aptitudes et des connaissances nécessaires pour se déplacer au moyen d'un véhicule à moteur en partageant l'espace public avec d'autres usagers.

L'objectif à atteindre, fixé par les pouvoirs publics en 1989, figure dans le programme national de formation (PNF).

Des efforts importants ont été accomplis au cours des dernières années pour adapter le contenu de la formation et de l'épreuve du permis aux impératifs de sécurité routière. Ce contenu répond aujourd'hui à des règles internationales, très largement harmonisées et encadrées au niveau communautaire, puisque la sécurité routière est un élément essentiel de la politique commune des transports.

A partir de 1992 et l'instauration du permis à points, la formation post-permis s'est développée en France, avec des stages de récupération de points confiés à des organismes privés, afin de compenser les effets des contrôles et des sanctions.

Le présent chapitre retrace les étapes successives de l'éducation et de la formation à la conduite et à la sécurité routière.

I.1. L'apprentissage de la sécurité routière dans le cursus scolaire

Le principe de la formation à la sécurité routière à l'Éducation nationale n'est pas nouveau, puisqu'il date de 1957. Toutefois, l'intégration de l'éducation routière dans les programmes scolaires est devenue une réalité en 1993.

Le « *continuum éducatif* » comprend plusieurs étapes de formation validées successivement par l'attestation de première éducation à la route (APER), les attestations scolaires de premier et de second niveau (ASSR 1 et 2). L'objectif est de faire acquérir aux futurs conducteurs, de façon homogène et progressive, des savoirs (connaître les règles de circulation...), des savoir-faire qui supposent la mise en œuvre de méthodes (anticiper, mener en parallèle plusieurs actions...), et d'adopter des comportements (être respectueux des autres usagers...).

I.1.1. L'éducation à l'école (APER)

Délivrée à l'issue de la scolarité primaire, l'APER a pour mission de valider l'acquisition de règles de comportements liés à l'usage de la rue et de la route dans la vie quotidienne (chemin de l'école, déplacement en voiture avec la famille). Il s'agit pour les jeunes de comprendre les enjeux de la sécurité routière ainsi que les facteurs de risques routiers.

Cette attestation est conçue dans une perspective de continuité. En effet, la grille d'évaluation des savoirs et savoir-faire acquis par l'élève doit être transmise par le directeur de l'école primaire au collège d'affectation, afin de permettre la poursuite du travail engagé. Cette

grille d'évaluation est prise en compte par les équipes pédagogiques afin d'adapter la préparation des élèves aux épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1).

I.1.2. L'éducation au collège (ASSR1 et ASSR2)

Inscrites dans les programmes des collèges depuis 1993, les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), passées en classes de cinquième et de troisième, font partie intégrante de l'enseignement obligatoire. Elles permettent de vérifier les connaissances de sécurité routière acquises tout au long de la scolarité, à partir des contenus des programmes des différentes disciplines.

Elles s'inscrivent dans le continuum de la formation théorique de tout citoyen usager de la route et portent sur la connaissance des risques et des règles applicables pour chacun des types d'usagers : piéton, cycliste, cyclomotoriste, passager d'une voiture, futur automobiliste. Elles visent à favoriser la compréhension du rapport entre la règle, le risque et l'accident.

Les attestations scolaires de sécurité routière sont délivrées chaque année à la suite d'épreuves organisées dans tous les collèges.

- L'ASSR 1 s'adresse à l'ensemble des élèves des classes de cinquième ou de niveau correspondant.
- L'ASSR 2 s'adresse à l'ensemble des élèves des classes de troisième ou de niveau correspondant.

Ces évaluations scolaires ont trouvé une valorisation sociale puisque, depuis le décret du 30 avril 2002 :

- L'ASSR 1 est nécessaire pour l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR) exigé pour la conduite d'un cyclomoteur.
- L'ASSR 2 est exigée pour l'inscription au permis de conduire.

Lors de la session de 2007, 599 967 élèves ont obtenu l'ASSR1 et 600 907 l'ASSR2, soit au total 1 200 874 élèves. Le pourcentage de réussite à l'examen est de l'ordre de 96 %.

I.1.3. L'attestation de sécurité routière (ASR)

L'attestation de sécurité routière (ASR) qui équivaut aux ASSR1 et 2 est délivrée par les groupements d'établissements de l'éducation nationale (GRETA) pour les jeunes non scolarisés qui n'en seraient pas titulaires. L'épreuve est rédigée de manière différente des ASSR passées en collège afin de tenir compte de la spécificité des publics qui n'ont pas passé leurs ASSR dans le cadre scolaire.

I.2. L'apprentissage dans les écoles de conduite

Les écoles de conduite, entreprises de droit privé, ont pour mission d'assurer l'apprentissage de la conduite qui fait partie des savoirs fondamentaux indispensables pour s'intégrer dans la société. Elles prennent en charge une partie de la formation théorique, toute la formation pratique et les démarches administratives pour l'inscription à l'examen du permis de conduire. Pour les pouvoirs publics, les professionnels de ce secteur sont tout à la fois un vecteur essentiel sur lequel ils s'appuient pour faire passer les messages de sécurité routière, mais également un secteur d'emploi qu'il convient de réglementer et de contrôler.

L'apprentissage de la conduite renvoie à la fois à une logique marchande, lorsqu'il s'agit de répondre à la satisfaction d'un besoin individuel satisfait par la liberté du choix de son

prestataire, et à une logique de service public lorsqu'il s'agit de répondre à un besoin de sécurité collective de l'ensemble des usagers de la route.

Aujourd'hui, l'enseignement de la conduite se limite encore trop souvent à la préparation des connaissances et du savoir-faire qui sera exigé lors des épreuves du permis au détriment de l'acquisition d'un comportement responsable et d'une formation à la maîtrise des facteurs de risque.

Il faut préciser que le passage par une école de conduite n'est pas obligatoire et qu'il est théoriquement possible de se préparer seul à l'examen, avec l'aide d'une personne titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans. Cette possibilité est toutefois difficile à mettre en oeuvre en raison de l'obligation d'utiliser un véhicule équipé de double commande.

I.2.1. Les écoles de conduite : une activité réglementée

Tout établissement d'enseignement doit être agréé (art. L.213-1 du code de la route). L'agrément est délivré pour une période de 5 ans par le préfet du lieu d'implantation de l'établissement.

Le premier constat révèle une connaissance statistique insuffisante du secteur malgré les indicateurs fournis par les outils RAFAEL, SUSE et AURIGE, puisqu'il est impossible dans les faits de connaître avec précision le nombre d'écoles de conduite en activité et le nombre d'enseignants en service.

La délivrance de l'agrément est subordonnée à un certain nombre de conditions qui ont été renforcées par le décret n° 2000-1335 du 26 décembre 2000.

L'article R 213-2 du code de la route précise les conditions nécessaires à l'agrément :

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.

I.2.2. Un secteur éclaté dans des établissements souvent de petite taille

La profession représente un poids économique et social non négligeable et se trouve éclatée en un grand nombre de petits établissements. Au 31 décembre 2007, on dénombrait 10 296 écoles du secteur marchand et 143 écoles à statut associatif exerçant leur activité dans le champ de l'insertion ou de la réinsertion sociale ou professionnelle. Le nombre d'enseignants est de l'ordre de 28 000, dont beaucoup exercent à temps partiel, pour environ 1,3 million d'épreuves pratiques du permis B chaque année, soit en moyenne 124 candidats par école de conduite et moins de 45 par enseignant. Toutes les entreprises disposent d'un agrément pour le permis B, qui constitue le coeur de métier de ce secteur, la formation à d'autres permis (poids lourds, motos...) n'étant proposée qu'en complément de ce service de base.

Au niveau national, la répartition des écoles de conduite selon le nombre de candidats présentés au permis B, pour l'épreuve théorique générale (ETG) et pour l'épreuve pratique, est le suivant :

ETG 2007	Moins de 60	Entre 60 et 100	Entre 100 et 170	Plus de 170
Permis B	2608 (25%)	2421 (23,2%)	2724 (26,1%)	2698 (25,8%)

Pratique 2007	Moins de 60	Entre 60 et 100	Entre 100 et 170	Plus de 170
Permis B	2908 (28,1%)	2358 (22,8%)	2572 (24,8%)	2520 (24,3%)

Plus de la moitié des écoles de conduite présentent moins de 100 candidats par an au permis B, soit deux par semaine, et plus du quart présentent moins de 60 candidats par an, soit un par semaine. Un quart seulement des écoles de conduite présente plus de 170 candidats au permis B. Les statistiques sont très différentes d'un département à l'autre, variant, par exemple, pour le pourcentage d'écoles de conduite présentant plus de 170 candidats, de 3,4 % (Finistère) à 36,5 % (Bas Rhin).

La situation des écoles de conduite est également très contrastée pour le pourcentage de réussite de leurs candidats au permis B, comme le montre le tableau suivant :

Moyenne 2007	Moins de 40 %	Entre 40 et 50 %	Entre 50 et 60 %	Plus de 60 %
Taux de réussite 1 ^{ère} présentation	1790 (17,3%)	2015 (19,5%)	3004 (29%)	3549 (34,3%)

Moyenne 2007	Moins de 40 %	Entre 40 et 50 %	Entre 50 et 60 %	Plus de 60 %
Taux de réussite toutes présentations confondues	1353 (13,1%)	2214 (21,4%)	3570 (34,5%)	3221 (31,1%)

Là encore, la situation est très différente d'un département à l'autre : par exemple, pour prendre les cas extrêmes, 83,3% de taux de réussite moyen en Mayenne, mais seulement 34% à Paris.

I.2.3. Les conditions d'accès à la profession d'enseignant de la conduite

Les enseignants doivent être en possession d'une autorisation d'enseigner délivrée pour une durée de cinq ans par le préfet du département où l'exercice de la profession est envisagé, avec procédure de renouvellement (article R 212-1 du Code de la route). Cette autorisation est valable sur l'ensemble du territoire national.

Cinq conditions doivent être remplies :

- être titulaire du Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la

conduite et de la Sécurité Routière (BEPECASER) tronc commun délivré par le MEEDDAT, ou d'un diplôme équivalent, pour former les conducteurs des véhicules légers. Ce diplôme, homologué au niveau IV du répertoire national des certifications professionnelles (RNCP), est complété par deux mentions spécifiques pour l'enseignement de la conduite des véhicules à deux-roues (mention "deux-roues") et l'enseignement des véhicules de transport de marchandises et de transport en commun de personnes (mention « groupe lourd »),

- avoir au moins vingt ans ;
- être titulaire depuis deux ans au moins du permis de conduire de la catégorie B en cours de validité ;
- être titulaire d'un permis de conduire dont le délai probatoire est expiré ;
- remplir des conditions d'aptitude physique, de *"moralité et d'honorabilité"*.

La convention collective des services de l'automobile s'applique à ce secteur. Elle fixe les rapports de travail entre employeurs et salariés et détermine notamment la durée légale du travail (l'amplitude maximale quotidienne du travail, les majorations de salaire en cas d'heures supplémentaires, etc.). Le salaire mensuel brut est fixé à 1 364 € au 1^{er} juillet 2008.

Les enseignants de la conduite ont par ailleurs la possibilité d'élargir leurs compétences et leur champ d'intervention en obtenant un diplôme d'État, le brevet d'aptitude à la formation des moniteurs (BAFM).

Le BAFM est délivré par le ministère chargé des transports. Ce diplôme, qui n'est pas homologué, est toutefois inscrit en équivalence au baccalauréat pour l'accès au concours d'inspecteur du permis de conduire.

La mission première des enseignants titulaires du BAFM est d'assurer la formation initiale des candidats au diplôme du BEPECASER.

Le champ d'activité des titulaires du BAFM tend à s'élargir de plus en plus : actions de formation auprès des enseignants de la conduite, actions de prévention en entreprises, en milieu scolaire, extra-scolaire, animation de stages de récupération de points, conseil pédagogique auprès des examinateurs du BEPECASER.

I.2.4. Les deux types de formation possibles pour préparer le permis de conduire

Les écoles de conduite proposent deux types de formation :

- la formation traditionnelle,
- l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC).

a) La formation traditionnelle est la formule retenue par environ 70 % des élèves.

L'enseignant doit suivre le programme de formation défini dans le livret d'apprentissage remis à l'élève. Ce livret remplit une double fonction : c'est un titre administratif validé par le préfet qui fait la preuve du statut d'apprenti conducteur, et c'est un outil pédagogique qui décrit les objectifs de la formation :

1. Maîtriser la voiture à allure lente ou modérée, le trafic étant faible ou nul ;
2. Choisir la position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction ;
3. Circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération ;

4. Connaître les situations présentant des difficultés particulières.

- Avant le début de la formation, l'enseignant doit :
 - *procéder à une « évaluation de départ »* pour analyser les connaissances et compétences de l'élève et définir un volume prévisionnel de formation théorique et pratique nécessaire pour l'obtention du permis de conduire. La réglementation fixe un volume minimal de formation obligatoire de 20 heures en circulation sur la voie publique (3 heures sont autorisées sur piste hors circulation et 4 heures sur simulateur). En raison de la concurrence, beaucoup d'écoles limitent leur proposition à ce forfait de 20 heures. D'autres proposent plusieurs formules de forfait (30 heures, 35 heures). Cette évaluation permet d'expliquer les enjeux de la formation, son déroulé, ses exigences et contraintes.
 - *conclure un contrat de formation avec l'élève* et le responsable légal (si l'élève est mineur) comportant les 11 clauses d'engagement des deux parties prévues par l'article R 213.3 du code de la route. Un exemplaire du contrat doit être remis au candidat (**cf. annexe 3**).
- Au début de la formation, l'enseignant doit :
 - remettre le livret d'apprentissage à l'élève, validé par la préfecture (art. R 211-3 du code de la route) ;
 - ouvrir une fiche de suivi de formation au nom de l'élève (qui sera transmise à l'autre établissement si l'élève décide d'en changer).
- Pendant la formation, l'enseignant travaille avec l'élève les objectifs théoriques et pratiques. Les pratiques d'enseignement sont variées, en particulier s'il s'agit d'écoles appartenant à des réseaux, avec des méthodes d'enseignement partagées, ou d'entreprises artisanales. Certains enseignants ne commencent la formation pratique qu'après réussite à l'épreuve théorique; d'autres alternent formation théorique et pratique.

Pour les leçons théoriques, plusieurs règles doivent être respectées par l'école de conduite :

- ➔ les cours individuels ou collectifs doivent être assurés par un enseignant titulaire d'une autorisation d'enseigner délivrée par le préfet (cf. supra), et non par une personne bénévole ou une secrétaire, etc. (art. L.212.2 et L.213-6C) ;
- ➔ les tests effectués pour la préparation à l'épreuve théorique ne peuvent pas être considérés comme une fin en soi. Il s'agit de moyens de contrôle de connaissances qui doivent être utilisés en complément de la formation théorique générale.

Les leçons pratiques durent en règle générale une heure. Sur une heure, la conduite effective représente environ quarante-cinq à cinquante minutes, le reste du temps étant consacré à l'élaboration du programme de la leçon, au bilan et commentaires pédagogiques (annotation du livret d'apprentissage et de la fiche d'évaluation).

b) L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)

L'AAC, réglementé par l'article R.211-5 du code de la route, a été expérimenté en 1984 dans deux départements, puis généralisé en 1988.

Les pré-requis :

- Être âgé d'au moins 16 ans et avoir l'accord parental.
- Être titulaire de l'ASSR 2 ou de l'ASR.
- Avoir l'accord de l'assureur et disposer d'une extension de garantie pour le(s) véhicule(s) utilisé(s) en conduite accompagnée.
- Avoir bénéficié d'une évaluation de départ et signé un contrat de formation avec l'école de conduite agréée (élève et accompagnateur).

La formation initiale :

- Suivre une formation initiale théorique et pratique dans une école de conduite agréée.
- Réussir l'épreuve théorique générale.
- Obtenir l'attestation de fin de formation initiale (AFFI) pour partir en conduite accompagnée.

La conduite accompagnée :

- Parcourir, pendant un an minimum et trois ans maximum, 3000 km avec son ou ses accompagnateurs, âgé(s) de plus de 28 ans, dont le permis de conduire n'est plus en période probatoire.
- Participer à deux rendez-vous pédagogiques (RVP) à l'école de conduite (ou trois) en présence de l'accompagnateur : le premier après environ 1 000 km, le second quand au moins 3000 km ont été parcourus, dans les deux derniers mois avant le passage de l'épreuve pratique du permis : chaque RVP se déroule en deux temps et comprend un audit de conduite (1 heure environ) en présence de l'accompagnateur, puis une animation en salle (2 heures), si possible avec plusieurs élèves et accompagnateurs, pour une discussion (recueil des expériences, réajustements, débats autour des thèmes obligatoires : alcool, vitesse, fatigue, vigilance, assurances).
- Signaler le véhicule par un signe distinctif (CA).

c) Les outils pédagogiques mis à disposition des écoles de conduite

- *Le programme national de formation à la conduite (PNF)*, élaboré en 1989 par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) et validé par un comité scientifique, définit les objectifs de la formation initiale et continue des automobilistes.

Il comprend 4 grands chapitres :

1. *Devenir automobiliste* : les grands principes et généralités sur la relation à l'outil et aux autres usagers.
2. *Gérer son déplacement* : les notions liées à la maîtrise du véhicule, à l'insertion dans la circulation et à l'adaptation aux diverses situations de conduite.
3. *Les états dégradés du système* : les notions permettant de comprendre tout ce qui peut affecter l'homme, le véhicule, l'environnement, les éléments de conduite préventive, les éléments permettant de faire face aux situations d'urgence.
4. *Comprendre le phénomène automobile* : les approches favorisant une culture automobile et sécuritaire plus globale : approches physiologique, psychologique, sociologique, technique, écologique, économique, juridique, de santé publique.

Aujourd'hui, la formation devrait progressivement s'orienter vers la prise en compte de la référence européenne « *goals for drive education* » (GDE) qui tend à démontrer que pour

agir efficacement sur la sécurité, il faut s'attaquer au comportement.

- *Les outils pédagogiques des éditeurs privés*

La gamme des supports pédagogiques proposés aux écoles de conduite par les éditeurs est de plus en plus étendue, surtout depuis l'arrivée des nouvelles technologies.

Les produits les plus répandus sont ceux liés à la préparation de l'épreuve théorique générale (ETG) qui s'actualisent au fur et à mesure des nouvelles thématiques introduites dans la banque officielle de sujets. Le code de la route vulgarisé qui apporte les connaissances théoriques nécessaires pour préparer l'examen est souvent remis aux élèves et inclus dans le forfait.

Les auto-écoles sont passées des diapositives et cassettes vidéos aux CD-Rom et DVD. Les séries proposées permettent d'effectuer des tests collectifs ou individuels reproduisant les conditions de l'épreuve théorique du permis de conduire ou traitant l'ensemble d'une thématique (signalisation, intempéries, mécanique-entretien, réglementation...).

Les élèves demandent de plus en plus des produits interactifs à l'ergonomie conviviale et bien pensée. Il existe des systèmes où le PC du formateur est relié aux boîtiers des élèves, ce qui lui permet de connaître en temps réel les réponses des élèves.

Les éditeurs fournissent également aux écoles de conduite des systèmes de code en ligne qui revendent aux élèves des codes d'accès pour qu'ils s'entraînent chez eux sur internet. L'école de conduite peut ainsi suivre l'évolution de l'élève et valider sa formation à distance.

Certaines écoles utilisent les simulateurs. Ils permettent de travailler les objectifs de l'étape 1 du livret d'apprentissage ou des situations à risque.

d) Le coût de la formation

Les prix pratiqués par les écoles de conduite sont libres et peuvent donc varier d'un établissement à l'autre. Les prix doivent être affichés, visibles et lisibles, de l'extérieur et indiquer :

- ➔ la dénomination précise, la durée et le prix TTC par unité de leçon théorique et pratique, ainsi que le prix TTC des présentations aux examens théoriques et pratiques,
- ➔ la dénomination précise et la durée des prestations composant le forfait le plus couramment pratiqué par l'établissement, ainsi que le prix global TTC de ce forfait.

Le coût moyen d'une formation est aujourd'hui de l'ordre de 1 200 € en première présentation, avec des variations parfois importantes selon les régions.(cf. **annexe 4**) . Le coût final qui est plus proche de 1 400, voire de 1 500 € est souvent nettement supérieur à ce forfait de base, notamment en raison :

- ➔ des heures supplémentaires de conduite nécessaires en plus du forfait de 20 heures obligatoires (aux alentours de 10 heures en moyenne pour un premier passage à l'examen pratique). Il s'agit alors de prestations dont les prix sont supérieurs à l'heure de conduite du forfait
- ➔ des délais d'attente pour passer l'examen : une attente de plusieurs mois entraîne en général 4 heures de conduite par mois
- ➔ de l'éventuel échec à l'examen, qui oblige à suivre de nouvelles heures de conduite avant chaque présentation. Un nouvel examen peut coûter, avec un délai moyen d'attente de trois mois, jusqu'à 500 € supplémentaires.

RÉPARTITION MOYENNE DU COÛT D'UN FORFAIT DE BASE POUR LA FORMATION TRADITIONNELLE AU PERMIS B (TVA incluse)

Frais d'inscription	30 €
Une heure d'évaluation de départ	36€
Frais pédagogiques	30€
Préparation théorique, forfait cours et tests (valable 12 mois)	200€
Frais de présentation examen théorique	35€
Préparation pratique	720€
Évaluation mécanique (forfait 2 heures)	45€
Frais de présentation examen pratique	75€
<u>TOTAL :</u>	<u>1 171€</u> (arrondi à 1 200€)

COÛT D'UN PERMIS DANS LE CADRE DE L'AAC

Forfait de base	1 171€
Rendez-vous pédagogiques obligatoires (6 heures)	140€
<u>TOTAL:</u>	<u>1 311€</u>

Le coût plus élevé de la formule AAC est atténué par un paiement différé dans le temps, compte tenu de la durée plus longue de la préparation, mais surtout par une plus grande chance d'être reçu en première présentation (70% contre 47% pour la filière classique).

II. L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

L'examen du permis de conduire doit s'inscrire dans le cadre des directives communautaires (cf. **annexe 5**) qui prescrivent que tout examen du permis de conduire doit comporter :

- une épreuve de contrôle des connaissances,
- une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Ces directives insistent tout particulièrement sur la notion de comportement au volant.

II.1. Les différentes catégories de permis de conduire

Les différentes catégories de permis autorisent la conduite des véhicules suivants :

Catégorie A

Motocyclettes, avec ou sans side-car.

Sous-catégorie A 1

Motocyclettes légères.

Catégorie B

Véhicules automobiles ayant un poids total autorisé en charge (PTAC) qui n'excède pas 3,5 tonnes, affectés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, ou affectés au transport de marchandises.

Véhicules mentionnés à l'alinéa précédent attelés d'une remorque lorsque le poids total autorisé en charge (PTAC) de la remorque est inférieur ou égal à 750 kilogrammes.

Sous-catégorie B 1

Tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kilowatts et dont le poids à vide n'excède pas 550 kilogrammes.

Quadricycles lourds à moteur.

Catégorie C

Véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 3,5 tonnes.

Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 750 kilogrammes.

Catégorie D

Véhicules automobiles affectés au transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ou transportant plus de huit personnes, non compris le conducteur. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 750 kilogrammes.

Catégorie E (B)

Véhicules relevant de la catégorie B attelés d'une remorque lorsque l'ensemble formé par le véhicule tracteur et la remorque ne relève pas de la catégorie B.

Catégorie E (C)

Véhicules relevant de la catégorie C attelés d'une remorque lorsque l'ensemble formé

par le véhicule tracteur et la remorque ne relève pas de la catégorie C.

Catégorie E (D)

Véhicules attelés d'une remorque lorsque l'ensemble formé par le véhicule tracteur et la remorque ne relève pas de la catégorie D.

Le permis de conduire des catégories et des sous-catégories mentionnées ci-dessus peut être délivré, dans des conditions fixées par le ministre chargé des transports, aux personnes atteintes d'un handicap physique nécessitant l'aménagement du véhicule.

Avec 3 172 990 épreuves réalisées en 2007, toutes catégories de permis confondues, comprenant 1 513 948 épreuves pratiques en circulation, 232 058 épreuves sur plateau et 1 426 984 épreuves théoriques, le permis de conduire est de loin l'examen qui touche le plus de personnes, identique pour tous quel que soit son niveau scolaire avec une préparation confiée exclusivement au secteur privé.

PERMIS DÉLIVRÉS DE 2004 A 2007

Catégorie de permis	2004	2005	2006	2007
A	199 230	196 968	198 215	208 289
A1	10 413	9 329	8 502	7 982
B	684 155	686 602	688 019	704 328
C	62 452	58 733	58 718	61 478
D	14 480	14 425	13 490	14 276
EC	44 147	43 696	44 222	49 416
ETG	905 493	907 023	884 503	893 810
ETG NF	4 673	4 554	4 486	4 378
TOTAL	1 925 043	1 921 330	1 900 155	1 943 957

En 2007, la part respective de chaque catégorie d'examens représente pour les épreuves pratiques : 15,5% pour les permis A, 75,1% pour les permis B, 8,3% pour les permis C et 1,1% pour les permis D.

RESULTATS 2007 PAR CATEGORIES DE PERMIS

Catégorie de permis	Nombre d'examinés total	Nombre d'examinés 1ère présentation	Nombre de reçus en 1ère présentation	Nombre de reçus total	% reçus en 1ère présentation	% reçus total
A	261 098	204 520	166 115	208 289	81,22%	79,77%
A1	10 091	7 919	6 309	7 982	79,67%	79,10%
B	1 309 793	728 103	397 309	704 328	54,57%	53,77%
C	80 866	60 629	47 198	61 478	77,85%	76,02%
D	19 591	14 156	10 599	14 276	74,87%	72,87%
EC	64 567	49 623	38 844	49 416	78,28%	76,53%
ETG	1 412 091	915 709	622 469	893 810	67,98%	63,30%
ETG NF	14 893	5 099	1 680	4 378	32,95%	29,40%
TOTAL	3 172 990	1 985 758	1 290 523	1 943 957		

II.2. Les conditions minimales requises pour se présenter à l'examen

En application de l'article R.221-5 du code de la route, les conditions minimales requises pour l'obtention du permis de conduire sont les suivantes :

- Être âgé :
 - de 16 ans révolus pour les sous-catégories A1 et B1,
 - de 18 ans révolus pour les catégories A, B, C, E(B) et E(C),
 - de 21 ans révolus pour les catégories D et E(D).
- Être titulaire :
 - de l'attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau ou de l'attestation de sécurité routière pour l'obtention des catégories A ou B du permis de conduire. Ces dispositions ne sont applicables qu'aux personnes qui auront atteint l'âge de 16 ans à compter du 1^{er} janvier 2004,
 - de la catégorie B du permis de conduire pour l'obtention des catégories C, D et E(B),
 - de la catégorie C du permis de conduire pour l'obtention de la catégorie E(C),
 - de la catégorie D du permis de conduire pour l'obtention de la catégorie E(D).

II.3. Les règles européennes

Afin de poursuivre l'harmonisation et d'élever le niveau des examens, les règles fixées par l'annexe II ont été renforcées et complétées par une directive du 14 septembre 2000 (**cf. annexe 5**), sur deux points :

- définition des critères d'évaluation des épreuves,
- adaptation des prescriptions applicables aux examens théoriques et pratiques pour les mettre en conformité avec les exigences de la circulation actuelle.

Une directive du 20 décembre 2006 (**cf.annexe 5**) a fixé un certain nombre d'orientations nouvelles qui répondent à trois objectifs :

1. augmenter les possibilités de lutter contre la fraude qui s'explique par le grand nombre de permis (115) en vigueur dans les 27 pays. Deux dispositions essentielles sont prévues :
 - le remplacement du permis papier actuel par une carte plastique à partir de 2013, accompagné de la possibilité d'insertion d'une puce reprenant l'ensemble des informations liées au permis ;
 - une validité administrative limitée à 10 ans, pour tous les nouveaux permis. Cela permettra en particulier d'actualiser les données, par exemple l'adresse et la photo. Le Parlement européen a demandé sur ce point que l'ensemble des permis en circulation fasse l'objet d'un échange systématique contre un permis communautaire au nouveau format d'ici 2033.
2. garantir la libre circulation des citoyens

Le nouveau permis européen présentera plus de garanties et permettra d'améliorer la circulation des citoyens. Pour les conducteurs de poids lourds à titre professionnel,

les périodicités des contrôles médicaux seront harmonisées.

3. contribuer à améliorer la sécurité routière

Les actions reposent sur le principe que le permis est un outil important et efficace au service de la sécurité routière. La Commission a en effet fixé l'objectif de diviser par deux le nombre de tués sur les routes européennes d'ici 2010.

Plusieurs dispositions sont envisagées :

- la création d'une catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs. La France a déjà progressé dans ce sens avec la mise en oeuvre du brevet de sécurité routière ;
- un accès progressif à la conduite pour les véhicules les plus puissants, les motos et les poids lourds,
- des exigences minimales pour le recrutement, la qualification initiale et la formation continue des examinateurs. On constate en effet de grandes différences entre les pays.

II.4. Le parcours du candidat

II.4.1. Démarches préalables avant le début de la formation

Dès lors qu'il a pris la décision de passer le permis de conduire, le candidat doit faire une demande auprès du préfet de son département de résidence. Il établit cette demande à l'aide du formulaire référencé cerfa 02, accompagné des pièces justificatives (photos d'identité, ...).

Dans les faits, c'est l'école de conduite qu'il a choisie qui effectue les démarches administratives en son nom auprès des services de la préfecture. L'école facture en général cette prestation de mandataire administratif (le montant de cette prestation est très variable et peut atteindre 75 euros) ce qui place la France dans la fourchette haute des droits alors que dans la réalité les droits d'inscription ont été supprimés en 1999.

Les candidats libres effectuent cette démarche seuls.

Le service chargé de l'enregistrement des demandes procède à la vérification préalable de la situation du demandeur au regard des différentes réglementations (interdictions de délivrance, situation des étrangers).

Lorsque ces opérations de vérifications sont effectuées, le candidat apparaît alors dans le fichier national du permis de conduire (FNPC) et se voit attribuer un numéro de référence (NEPH - numéro enregistrement préfectoral harmonisé), qui a vocation à devenir son numéro de permis.

Dès que le dossier est enregistré, la formation en école de conduite peut débuter.

Le temps nécessaire pour effectuer ces démarches peut aller de quelques jours à quelques semaines.

Au cours de sa formation pratique en école de conduite ou avec un accompagnateur dans le cadre de l'apprentissage libre, le livret d'apprentissage délivré par la préfecture est obligatoire et doit être présenté aux forces de l'ordre en cas de contrôle routier (art. R 211-3 du code de la route).

Seules les écoles de conduite peuvent dispenser à leurs élèves une formation anticipée de la conduite (AAC).

II.4.2. La méthode de répartition des places d'examen

Depuis 1984, un système d'attribution de places est appliqué sur l'ensemble du territoire.

Lorsque le formateur considère que le candidat est prêt à se présenter à l'examen, il demande une place pour l'épreuve théorique d'abord, puis pour l'épreuve pratique, auprès des services de répartition des places, en préfecture ou en DDE, selon le cas. La répartition des places est un sujet sensible puisqu'elle conditionne la qualité des relations entre l'administration et les écoles de conduite et la qualité des relations entre ces dernières et les élèves.

Les places sont réparties sur la base d'un coefficient d'attribution prévisionnel calculé mensuellement en faisant un ratio à partir de la demande totale des écoles de conduite et des disponibilités prévisibles des inspecteurs du permis pour un mois donné.

Après avoir réparti les inspecteurs entre les différentes catégories de permis et les différents centres par journées, le service de la répartition attribue les places aux différentes écoles de conduite, à charge pour elles de présenter les candidats de leur choix.

A la suite d'une longue période d'expérimentation, depuis 2007, une nouvelle méthode a été mise au point pour inciter les écoles de conduite à ne présenter que les candidats vraiment prêts. Cette nouvelle méthode établit un lien entre qualité de la formation et attribution et gestion des places, et distingue la gestion des places théoriques et pratiques,

Les critères d'attribution prennent désormais en compte pour chaque école de conduite et pour chaque mois une population de référence constituée :

- pour les épreuves théoriques, par le nombre total de candidats reçus sur 12 mois à cette épreuve et non plus par le nombre d'inscriptions ;
- pour l'épreuve pratique, par le nombre de candidats examinés au cours des 12 derniers mois en première présentation.

II.4.3. Les caractéristiques de l'examen

Il comprend deux types d'épreuves : l'épreuve théorique générale (code) et l'épreuve pratique (conduite).

a) L'épreuve théorique générale (code)

L'épreuve théorique générale a vu son contenu modifié au cours de l'année 2003 puis complété en 2006. Il s'agissait de mettre l'accent sur le comportement des apprentis conducteurs et sur le partage de la route avec les autres usagers, notamment les plus fragiles, les piétons, les enfants et les handicapés physiques, ainsi que sur les conséquences de l'alcool et des substances illicites.

Épreuve collective organisée au cours d'une séance d'une heure trente à laquelle participent 35 candidats en moyenne, elle se déroule en présence d'un inspecteur du permis de conduire.

A ce jour, les questions d'examen sont référencées en 9 thèmes distincts : arrêt et stationnement, croisement et dépassement, conduite économique et respectueuse de l'environnement, règles de priorité, règles de circulation, signalisation verticale et horizontale, tunnels, visibilité et éclairage, autres questions.

Pour être admis à cette épreuve, il faut répondre à une série de quarante questions à choix multiples en commettant au maximum cinq fautes.

Pour les candidats maîtrisant mal la langue française (dits non francophones

représentant environ 1% des épreuves ETG), il existe des séances spécifiques. Les candidats sont assistés, s'ils le souhaitent, d'un interprète qui assure la traduction de toutes les questions posées.

Les candidats sourds ou malentendants peuvent bénéficier de séances spécifiques avec un interprète en langue des signes française.

Un candidat déjà titulaire d'une catégorie du permis de conduire est dispensé de se présenter à cette épreuve pendant 5 ans à compter de la date d'obtention du titre.

En 2007, 1 426 984 candidats ont présenté l'épreuve théorique. Le taux moyen de réussite s'est établi à 63,3 %(et à 68 % en première présentation). Ces taux sont normaux, comparables à ceux des pays voisins, en fonction de la difficulté.

b) L'épreuve pratique (conduite)

Pour pouvoir passer l'épreuve pratique, il faut avoir été admis auparavant à l'épreuve théorique.

Un candidat conserve le bénéfice de l'épreuve théorique pendant 3 ans, dans la limite de 5 présentations aux épreuves pratiques.

Depuis 2006, l'épreuve pratique de l'examen de la catégorie B est passée de 22 à 35 minutes en application de la directive européenne n° 91/439/CE du 28 juillet 1991 modifiée par celle du 14 septembre 2000. Elle a pour objectif de contrôler les connaissances, les aptitudes et le comportement des candidats, nécessaires pour circuler en toute sécurité en le plaçant dans les diverses situations qu'un conducteur est susceptible de rencontrer « en et hors agglomération »

Cette épreuve doit permettre d'évaluer chez tout candidat : le respect des dispositions du code de la route, la connaissance du véhicule et la capacité à déceler les défauts techniques les plus importants, la maîtrise du véhicule pour ne pas créer de situations dangereuses, la capacité à conduire dans le respect de l'environnement, la capacité à percevoir et à anticiper les dangers engendrés par la circulation et à agir de façon appropriée, et la capacité à assurer sa propre sécurité et celle des autres usagers, en particulier des plus vulnérables.

La durée globale de 35 minutes consacrée au candidat comprend :

1. la vérification de la recevabilité des documents d'examen ;
2. l'accueil du candidat, la vérification de son identité et de son livret d'apprentissage, s'il a suivi l'apprentissage anticipé de la conduite ;
3. son installation au poste de conduite ;
4. la présentation de l'épreuve par l'inspecteur ;
5. la réalisation d'un test de la vue ;
6. une phase de conduite effective d'une durée minimale de 25 minutes ;
7. la réalisation de deux manœuvres différentes, dont une au moins en marche arrière ;
8. des questions portant notamment sur la vérification d'un élément technique en relation avec la sécurité routière, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule ;
9. la mise en action d'un accessoire ou commande d'accessoire en cours de circulation ;
10. l'établissement du certificat d'examen du permis de conduire ;
11. le cas échéant, l'annonce du résultat et son commentaire.

En 2007, 1 309 793 candidats ont présenté l'épreuve pratique de la catégorie B, 704 328 permis ont été délivrés, soit un taux de réussite de 53,7%. Ce taux est resté pratiquement stable au cours des trente dernières années.

Ces deux épreuves sont évaluées par un inspecteur du permis de conduire, un délégué au permis de conduire ou un agent public tel que défini à l'article R.221.3 du code de la route.

- Les inspecteurs du permis de conduire (IPCSR)

Fonctionnaires de catégorie B, les inspecteurs sont recrutés par concours ouvert aux candidats âgés de 45 ans au plus possédant le permis B "tourisme" depuis au moins trois ans, titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme reconnu équivalent. Le certificat de fin d'études secondaires délivré aux candidats ajournés au bac ouvre également l'accès au concours.

Les lauréats reçoivent une formation de huit mois à l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR) implanté à Nevers, dont trois mois sur le terrain, comprenant des stages pratiques "moto", "administration" (droit, gestion des personnels, fonctionnement du service des examens, accidents...), "politique de sécurité routière" (actions réglementation, enseignement), "informatique", "rédaction administrative" (rapports, synthèses...), "apprentissage de la fonction d'examineur", procédure d'évaluation des épreuves, relationnel avec les candidats et les moniteurs, déontologie. Ils bénéficient, au cours de leur carrière, de stages de formation continue.

Les missions des inspecteurs sont les suivantes:

- faire passer les examens du permis de conduire toutes catégories ;
- contrôler la qualité de la formation dispensée par les écoles de conduite ;
- participer aux jurys de certains examens (titres professionnels poids lourds, BEPECASER, taxi, etc.) ;
- effectuer des missions de formation (interne à la DDE, tutorat des IPCSR stagiaires, etc.).

En 2007, les inspecteurs ont consacré 130 jours (dont 70 % pour des épreuves de catégorie B) sur 206 jours de travail à faire passer des examens.

Les IPCSR travaillent sous l'autorité hiérarchique du délégué au permis de conduire et à la sécurité routière (DPCSR), lui-même, depuis 2003, sous l'autorité hiérarchique du directeur départemental de l'équipement.

- Les délégués du permis de conduire (DPCSR)

Fonctionnaires de catégorie A les délégués occupent un poste d'encadrement de 1^{er} niveau en DDE, positionné dans le service « sécurité routière ». Ils sont responsables d'une cellule d'éducation routière (ER) et encadrent les agents de cette cellule qui comprend une équipe d'examineurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Ils veillent à la qualité du travail des agents et gèrent leurs conditions de travail.

Ils assurent le bon déroulement des examens du permis de conduire (respect des procédures, gestion et police des examens), participent à la tutelle de l'enseignement de la conduite et animent les relations avec les partenaires professionnels et les usagers.

Enfin, le DPCSR participe à la promotion et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière au travers des actions directement liées à l'éducation routière (promotion de la conduite accompagnée, développement du continuum éducatif...) ou qui le sont moins (campagnes nationales sur le port de la ceinture de sécurité, plans de prévention des risques routiers ...).

II.4.4. La communication des résultats après l'examen

Le résultat des épreuves est porté par l'inspecteur sur le dossier 02.

A l'issue de chaque épreuve en circulation, un certificat d'examen du permis de conduire

(CEPC) est remis ou adressé au candidat.

En cas d'échec :

Le CEPC vaut bilan de l'examen et doit permettre au candidat et à son enseignant de fixer les axes de travail pour compléter sa formation.

Le dossier 02 est remis au candidat, qui le transmet à son école de conduite pour qu'il soit fourni lors de la prochaine présentation à l'examen.

C'est l'école de conduite, en fonction du niveau de l'élève et au regard des places attribuées, qui détermine la prochaine date d'examen du candidat. S'agissant des candidats libres, ils renouvellent les démarches pour obtenir une place d'examen auprès du service de répartition.

En cas de réussite :

Le CEPC remis au candidat vaut titre de conduite provisoire (2 mois).

Dans les 64 départements où l'annonce différée du résultat a été mise en place (ADR), le CEPC et le dossier 02 sont remis au candidat par voie postale.

II.4.5. ***La délivrance du titre définitif***

Les DDE transmettent le dossier 02 et le bordereau d'examen (bordereau de recueil des résultats d'examen) aux services préfectoraux en charge de la délivrance du titre.

Les modalités et les délais de retrait du titre sont différents d'un département à l'autre. Le permis peut être envoyé par la poste aux candidats ou bien retiré au guichet de la préfecture.

II.5. **Le permis probatoire**

Le permis probatoire a été instauré par la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et le décret d'application du 11 juillet 2003 afin de mieux sensibiliser les conducteurs novices aux dangers de la route.

Le permis probatoire est applicable à tous les permis de conduire délivrés depuis le 1^{er} mars 2004, y compris en cas de nouveau permis obtenu suite à une invalidation administrative ou une annulation judiciaire.

Le permis de conduire probatoire est crédité d'un capital maximal fixé à 6 points (moitié du nombre maximal de points) pendant un délai de 3 ans. Ce délai est ramené à 2 ans si le conducteur obtient son permis B dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite.

Toute infraction entraînant un retrait de six points, délit ou contravention d'alcoolémie invalide le permis de conduire.

Lorsque le conducteur commet une infraction entraînant un retrait de 3 points ou plus, il doit suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Le suivi de ce stage lui permet de récupérer 4 points (dans la limite du capital maximal de 6 points).

Si le conducteur ne commet pas d'infraction entraînant un retrait de point pendant le délai probatoire de trois ans (deux ans si suivi de l'apprentissage anticipé de la conduite), le capital de son permis est augmenté progressivement pour parvenir à 12 points au terme de la période probatoire.

II.6. Le brevet de sécurité routière (BSR)

Le BSR n'est pas un examen du permis de conduire, mais une formation obligatoire confiée aux écoles de conduite, pour pouvoir conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans. Il a été mis en œuvre en 1997 car le nombre d'adolescents victimes d'accidents de cyclomoteur ne cessait de croître pour différentes raisons : technologie des engins plus complexe, circulation plus dense, fonction à la fois utilitaire et ludique.

L'ASSR 1 ou l'ASSR 2 constitue la partie théorique du brevet de sécurité routière (BSR).

La partie pratique, d'une durée de 5 heures, dont une demi-heure de vérification de la maîtrise du véhicule hors circulation et 4 heures 30 de conduite en circulation, est assurée par un formateur qualifié agréé par la préfecture. Chaque formateur ne doit pas avoir plus de 3 élèves en circulation à la fois.

Le coût de la formation est compris entre 150 € et 180 €.

Il existe deux options pour le BSR : l'option « cyclomoteur » accessible dès l'âge de 14 ans et l'option « quadricycle léger à moteur » accessible à partir de 16 ans.

II.7. Les formations post-permis

L'apprentissage de la conduite s'inscrit de plus en plus dans un processus continu d'éducation à la sécurité routière. C'est la raison de la formation post-permis qui s'adresse à plusieurs catégories de conducteurs :

- les conducteurs infractionnistes,
- les salariés des entreprises,
- les conducteurs novices,
- le grand public.

a) Les conducteurs « *infractionnistes* »

En 1992, le permis de conduire "à vie" est devenu « *un permis à points* ». Cette réforme s'inscrit dans un processus qui se veut pédagogique, en introduisant le risque pour un "mauvais conducteur" de perdre le bénéfice du droit à conduire lorsqu'il a perdu ses 12 points, mais en lui offrant simultanément la possibilité de récupérer des points en suivant un stage de sensibilisation aux causes et conséquences de l'insécurité routière, un stage ne pouvant être suivi que tous les deux ans. Les conducteurs n'ayant pas tous leurs points sont passés de 8% en 2002 à plus de 30% en 2006.

Les stages, d'une durée de deux jours consécutifs (seize heures) doivent être co-animés par un enseignant spécialiste en sécurité routière et un psychologue ayant bénéficié d'une formation spécifique pour acquérir toutes les compétences indispensables à cette activité. Le nombre de stagiaires doit être compris entre dix et vingt. Les stages sont organisés par des organismes agréés par le préfet de département conformément aux conditions fixées dans l'arrêté du 25 juin 1992.

Lié au permis de conduire lui-même (puisque le responsable du centre délivre une attestation entraînant la reconstitution des points), ce dispositif nécessite un contrôle fondé sur l'art. R. 223-9 du Code de la route.

Ce contrôle est confié :

- aux délégués et aux inspecteurs du permis de conduire, qui disposent d'un droit d'accès aux locaux où se déroulent les stages,
- aux préfetures, qui reçoivent les comptes-rendus d'activité et les programmes établis par les centres agréés et qui conduisent la procédure de retrait d'agrément.

Toutefois, l'objectif d'un "contrôle régulier" de l'ensemble des centres agréés n'est toujours pas atteint.

Le nombre de conducteurs ayant suivi un stage de sensibilisation à la sécurité routière dans le cadre du permis à points connaît une progression concomitante à celle des retraits de points.

Des stages de sensibilisation sont également organisés dans les mêmes structures pour des stagiaires adressés dans le cadre d'une mesure judiciaire : alternative aux poursuites, composition pénale, peine complémentaire, sursis avec mise à l'épreuve... Mais ceux-ci ne récupèrent pas de points à l'issue du stage.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution de stagiaires "permis à points", venant suivre un stage à titre volontaire ou obligatoire.

Stagiaires	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
"Permis à point"	-	322	3.384	7.578	12.678	15.636	15.755	18.699	18.631	22.253
"Justice"		30.199	38.663	28.397	27.523	25.371	24.813	26.026	26.015	26.971
Total		30.521	42.047	35..975	40.201	41.007	40.568	44.725	44.725	49.224

Stagiaires	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Cumul	Évolution 2006/2002
"Permis à point"	29 290	43 353	67 449	105 484	163 104	ND	523 616	+ 457 %
"Justice"	21.267	20 570	12.901	19.368	18.007	ND	346.092	- 15 %
Total	50.557	63.923	80.350	124.852	181.111	ND	869.708	+ 348 %

b) les salariés des entreprises

Les formations destinées à lutter contre l'insécurité routière s'étendent aujourd'hui de manière très régulière au monde de l'entreprise. Cette prise de conscience du monde du travail, assez récente dans notre pays, est le résultat de plusieurs facteurs :

- les accidents du travail ne sont plus en majorité causés par l'exercice même de son métier par le salarié, mais par l'utilisation d'un véhicule pour la réalisation de ses missions ou sur le trajet domicile-travail : 65% des accidents mortels du travail sont des accidents de la route.
- les partenaires institutionnels des chefs d'entreprise (assureurs, CRAM, organismes certificateurs...) incitent fortement à la mise en place d'actions de prévention consacrées au risque routier. Dans ce cadre, l'entreprise peut voir ses primes d'assurance ou ses cotisations relatives aux accidents du travail baisser de manière significative. Elle contribue par cette action citoyenne à faire diminuer l'insécurité routière.

c) Les conducteurs novices

Aujourd'hui les formations post-permis pour les conducteurs novices sont encore cantonnées au stade expérimental. Le comité interministériel à la sécurité routière du 1^{er} juillet 2005 a eu beau préconiser « un rendez-vous pédagogique post-permis » dans un délai d'environ 6 mois après la délivrance du permis de conduire avec le concours des sociétés et mutuelles d'assurance, force est de constater que, sans obligation, ces formations restent extrêmement limitées et profitent en général à ceux qui en ont le moins besoin.

Il faut toutefois rappeler que lorsque le conducteur novice commet une infraction entraînant un retrait de trois points ou plus, il doit suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Le suivi de ce stage lui permet de récupérer quatre points (dans la limite du capital maximal de six points).

d) le grand public

Le grand public est constitué de conducteurs qui, à titre personnel ou par le biais de l'entreprise ou de l'assureur, souhaitent suivre des cours de perfectionnement.

Les seniors représentent la population certainement la plus demandeuse de formation post-permis ; compte tenu de leur nombre croissant dans un avenir proche, les formations en direction de cette population seront appelées à se développer. Il faut rappeler qu'à chaque accident spectaculaire dû à une personne âgée, la même question revient sur le devant de la scène : faut-il fixer un âge limite pour la conduite ? Cette question sera évoquée infra dans la rubrique post-permis.

III. LES PRINCIPALES CRITIQUES FAITES AU SYSTÈME

De nombreux experts et acteurs du système, des candidats, des élus relayés par les médias remettent périodiquement en cause le système formation/examen estimant qu'une réorganisation est devenue indispensable pour mettre un terme aux critiques habituelles sur le sujet.

A celles portant sur une formation peu adaptée aux enjeux de sécurité routière, un examen trop difficile, un coût trop élevé et des délais d'attente anormalement longs pour pouvoir se présenter aux épreuves, mais surtout pour pouvoir se représenter en cas d'échec, s'ajoutent des reproches sur le confort des centres d'examen, sur l'organisation administrative qui souffre d'une dispersion des compétences entre différents services, sur l'isolement des inspecteurs et sur les tensions qui existent entre les élèves et les écoles de conduite.

III.1. Une formation inadaptée aux enjeux de sécurité routière

Le rapport Verré en 1997 faisait déjà le constat suivant : *« C'est dans les deux ou trois années qui suivent l'obtention du permis de conduire que le sur-risque est le plus élevé : ainsi les conducteurs âgés de moins de 25 ans, ayant obtenu leur permis de conduire depuis moins de 3 ans, sont impliqués dans les accidents corporels avec un taux qui est près de deux fois supérieur au taux moyen »*.

Malgré les progrès accomplis au cours des dernières années, l'inadaptation de la formation aux enjeux de sécurité routière est encore souvent soulignée. Aujourd'hui on apprend surtout à passer le permis. L'apprentissage de la conduite est en effet plus perçu comme l'achat d'un droit à conduire privilégiant le bachotage que comme l'apprentissage progressif d'un savoir-faire avec l'acquisition d'un comportement responsable sur la route. Or, acquérir de l'expérience pour savoir anticiper les risques, toutes les expériences étrangères le confirment, nécessite du temps. Il est à cet égard navrant de constater que l'expérimentation en circulation ou dans certaines circonstances de trafic compliquées, comme par exemple le brouillard, la neige, la conduite sur autoroute ou la conduite de nuit, qui avec moins de 10% du trafic représente 35% des blessés et 44% des personnes tuées, se fait le plus souvent après l'obtention du permis.

Dès lors, il n'est pas étonnant de déplorer une surreprésentation des jeunes conducteurs dans les statistiques d'accidents liés à des excès de vitesse, à la perte de contrôle du véhicule, ou à des prises de risque. Il faut rappeler que près de 50% des jeunes conducteurs trouvent la mort dans un accident n'impliquant que leur véhicule.

Le manque de maîtrise est l'un des aspects du manque d'expérience.

Dans ces conditions, c'est un vrai défi de vouloir concilier acquisition progressive de connaissances, attitudes et réflexes susceptibles de prévenir les comportements à risques, et formation rapide et peu chère.

Si la conduite accompagnée, en instituant plusieurs étapes dans la formation (formation initiale, compagnonnage avec un conducteur expérimenté, rendez-vous pédagogiques) constitue un modèle d'accès progressif à la conduite, il reste que la grande majorité des nouveaux conducteurs, y compris ceux issus de cette formation, effectueront seuls, par la suite, les exercices de conduite les plus dangereux.

III.2. Le coût de la formation

Ce sentiment de coût trop élevé qui est partagé par toutes les catégories sociales, est amplifié par trois phénomènes :

- la majorité des candidats sont jeunes et disposent, compte tenu de leur âge, de peu de ressources ;
- les parents peinent à intégrer le fait que la formation à la conduite ne peut pas s'acquérir en quelques jours et qu'il s'agit d'un processus qui demande un minimum de temps ;
- le coût final de la formation est en général nettement supérieur à celui du forfait de base affiché, le plus souvent attractif pour attirer la clientèle. Tout échec à l'épreuve pratique engendre des surcoûts parfois importants.

En conséquence, pour la plupart des jeunes et leur famille, le choix se porte de préférence sur l'école de conduite qui propose le forfait le plus court et le moins cher. Peu importe son contenu. Dans leur grande majorité les élèves tentent « d'acheter » un permis au meilleur prix, sans chercher à comparer la qualité pédagogique d'une école par rapport à une autre.

Pourtant la comparaison du coût moyen de l'apprentissage en France avec celui des formules dispensées dans d'autres États de l'Union européenne révèle que le permis de conduire français est parmi les moins chers. (cf. annexe 6).

Le fait de trouver excessive une formation à 1 200 € semble un phénomène français. Une formation à 1 500 ou 2 000 € paraît normale dans d'autres pays où l'on relativise probablement mieux ce coût en mettant en parallèle le montant d'une prime d'assurance ou le coût de l'achat et de l'entretien d'un premier véhicule.

Il faut rappeler à cet égard que les marges bénéficiaires sur l'heure de conduite, facturée en général entre 35 € TTC en province et 45 € TTC en Ile-de-France sont faibles et expliquent en partie la mauvaise santé du secteur. Une étude récente de l'université de Marne-la-Vallée fait apparaître une performance économique très faible avec un niveau de rémunération déclaré médiocre, des conditions de travail difficiles, de faibles perspectives d'évolution de carrière des enseignants salariés. On estime que 55 % des entreprises du secteur sont fragiles et que près de 30 % sont structurellement non rentables. La diversification des activités (stages de récupération de points, formations professionnelles dans les entreprises, etc.) est souvent le moyen d'offrir une meilleure performance économique.

Comme l'avait rappelé le député Jean-Michel Bertrand dans un rapport parlementaire publié le 25 janvier 2005 intitulé « *Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire* » plus que la recherche d'une réduction du coût de la formation, ce sont des mesures d'accompagnement pour favoriser l'accès des plus démunis qui sont donc nécessaires.

III.3. La difficulté de l'examen

Avec un taux de réussite en première présentation de 68 % pour l'épreuve théorique générale (ETG) et de près de 54 % pour l'épreuve pratique (ce qui nous situe dans la moyenne européenne, cf. tableau annexe 6), l'examen du permis de conduire apparaît effectivement très sélectif comparé, par exemple, aux résultats du baccalauréat général, qui en 2007 a connu un taux de réussite de 87,6 %. La difficulté de l'épreuve (théorique comme pratique) revient très souvent dans les témoignages des personnes rencontrées. Beaucoup d'anciens candidats ayant réussi de très nombreux examens au cours de leur cursus scolaire rappellent que c'est l'épreuve qui les a le plus marqués.

Il convient dès lors de s'interroger sur les raisons pour lesquelles depuis plusieurs décennies, et sans aucune évolution, l'épreuve pratique connaît un taux moyen d'échec aussi important, sans qu'une évaluation ait été faite sur les bénéfices, en terme de sécurité routière, d'une deuxième ou troisième présentation.

Quelles sont les causes de ces échecs ?

Pour l'épreuve théorique, en raison de questions encore peu compréhensibles ou peu accessibles, malgré les efforts faits pour les éliminer, comme lorsqu'on demande de distinguer entre « je peux et je dois ». La volonté de renforcer la sécurité routière, en passant de quelques questions de code dans une voiture à des tests plus sophistiqués correspondant à un élargissement des connaissances (alcool, distances de sécurité...), a également contribué à accroître la difficulté de l'examen. Ces difficultés sont quasi insurmontables pour les jeunes qui sortent du système éducatif sans qualification et qui sont souvent les premiers concernés par la nécessité d'obtenir un permis pour trouver un emploi. Le service national permettait à ces jeunes de passer gratuitement le permis avec une pédagogie adaptée à leur situation, plus simple et plus concrète, la pratique compensant la difficulté d'acquis théoriques.

Pour l'épreuve pratique, en raison de modalités de contrôle qui privilégient plus le relevé d'erreurs sur la capacité à manier correctement le véhicule que sur la vérification des acquis et des capacités réelles du futur conducteur à avoir un comportement responsable sur la route. En outre, l'absence d'approche commune entre acteurs de la formation (écoles de conduite) et évaluateurs des connaissances (inspecteurs du permis de conduire) ne facilite pas les choses. Une telle différence n'existe pas dans les autres domaines de la formation, par exemple entre les professeurs, qui dans notre système d'éducation, préparent aux examens et ceux qui les font passer.

L'augmentation de la technicité du véhicule, liée aux progrès des équipements (régulateur de vitesse, GPS, passage de 4 à 5, puis 6 vitesses), et un environnement routier de plus en plus complexe (augmentation de la densité du trafic sur des infrastructures imbriquées les unes aux autres, multiplication des vitesses autorisées) ont compliqué la conduite au cours des dernières décennies.

Il ne faudrait pas pour autant négliger un certain nombre d'autres facteurs susceptibles d'expliquer ce taux d'échec, par exemple l'attitude de certains candidats qui reconnaissent qu'ils n'ont pas - ou peu - préparé les épreuves par un manque d'assiduité ou de motivation (études, stages, difficultés de financement), ou tout simplement par absence d'intérêt pour la conduite, phénomène qui se développe avec l'urbanisation de la société et le développement des transports collectifs qui rendent la conduite moins indispensable.

En tout état de cause, la pire des solutions consisterait à vouloir apporter une réponse à la difficulté réputée de l'épreuve en transigeant sur le niveau de la formation pour rendre le permis plus accessible au meilleur coût et dans les meilleurs délais. Personne en effet ne comprendrait que les pouvoirs publics puissent remettre en cause la priorité donnée depuis six ans à la sécurité routière, en dévalorisant cet examen et le niveau de formation du futur conducteur.

III.4. Les délais d'attente

La question du délai de présentation aux épreuves du permis, qui est la conséquence directe de la difficulté réputée de l'épreuve ou d'une préparation insuffisante à l'examen, est probablement celle qui suscite le plus de critiques de candidats, avant tout préoccupés par leur date d'examen. Cet état d'esprit est très largement relayé par les parents, qui ne comprennent pas non plus qu'une formation souvent considérée comme secondaire par rapport à celles du cursus scolaire

ou universitaire puisse nécessiter autant de temps. Tous semblent également oublier qu'il existe un délai incompressible d'un mois et demi imposé par le code de la route, (un mois minimum entre l'inscription et l'épreuve théorique et 14 jours entre le succès à l'épreuve théorique et l'épreuve pratique).

Le temps écoulé entre l'inscription et l'examen peut également s'expliquer par le fait que certains candidats commencent la formation, puis l'interrompent pour éventuellement la reprendre plusieurs mois ou années après, phénomène qui semble se développer.

Mais cette question des délais de passage de l'examen et de leur éventuel allongement, sans d'ailleurs qu'il ait été possible à la mission de disposer d'indicateurs fiables sur leur réalité dans les différents départements (ils sont probablement de l'ordre de six mois à partir du moment où l'école de conduite a déposé le dossier pour enregistrement), est surtout un sujet de conflit entre les écoles de conduite et les services de l'administration, qui justifiera l'une des propositions de ce rapport sur les engagements que l'administration devra prendre sur ce point.

Les représentants des écoles de conduite expliquent en effet que la formation est longue, certes en raison du taux trop élevé d'échec à l'examen, lui-même conséquence de critères de sélection pas toujours pertinents, mais surtout en raison de l'incapacité pour l'administration d'offrir des places d'examen en nombre suffisant au moment où les candidats sont prêts à le passer. Cette situation est particulièrement pénalisante après un échec à l'examen puisqu'un candidat qui échoue peut attendre plusieurs mois un nouveau passage, alors que le délai minimal réglementaire est de deux semaines.

Mais il n'est pas rare que ce soient des établissements qui manifestent peu d'empressement à prendre et à attribuer des places à leurs élèves qui se plaignent auprès des services de l'État de délais d'attente excessifs. A titre indicatif, on a relevé, en 2007 respectivement sur Paris et la Seine-Saint-Denis, 936 et 1 300 places non honorées (soit 3 %).

Les services de l'administration prétendent pour leur part que cette situation est entretenue par certaines écoles de conduite qui n'hésiteraient pas à présenter des candidats insuffisamment préparés, au risque de les placer en situation d'échec, mais en s'assurant de cette façon des revenus complémentaires, puisque après un échec le candidat devra prolonger sa formation.

Quelles que soient les explications et responsabilités, en tout état de cause, la principale victime des délais est surtout le candidat ajourné puisqu'il est contraint d'attendre, à nouveau, entre trois et six mois selon les départements, avant d'obtenir une nouvelle place d'examen.

Ces délais d'attente sont encore plus préjudiciables, et à juste titre dénoncés comme tels, lorsque le permis est indispensable pour accéder à un emploi.

III.5. Des conditions matérielles de passage d'examen inévitables et parfois frustes

Si les centres d'examen pour l'épreuve du code, c'est-à-dire un bâtiment disposant d'une salle, ne posent pas de problèmes particuliers malgré le caractère vétuste de certaines salles, il n'en est pas de même de certains centres pour l'épreuve pratique.

Pendant très longtemps, la très grande majorité des 900 centres pratiques permis B n'étaient le plus souvent que de simples emplacements sur la voie publique, voire « *des bouts de trottoir* », avec des disparités importantes sur le nombre moyen d'examens par centres de 22 en Lozère et en Creuse à 290 en région parisienne et 240 dans le Rhône.

Au cours des dernières années, des sommes importantes ont été consacrées à la

construction de quelques centres d'examen urbains modernes, sans que l'ensemble du réseau soit structuré et rationalisé. Il en résulte un accroissement des inégalités de traitement entre les candidats.

Malgré les progrès notables accomplis depuis 2003 grâce à la déconcentration qui a permis de prendre un appui logistique sur les DDE et leurs subdivisions, le confort de nombreux centres demeure encore aujourd'hui très sommaire.

Les candidats, comme leurs accompagnateurs et leurs examinateurs, sont donc dans des conditions d'accueil, de confort, d'environnement et de sécurité qui ne leur permettent pas d'attendre et de passer l'examen de façon satisfaisante.

III.6. Des écoles de conduite de qualité inégale

Les conditions requises pour installer une école de conduite sont très insuffisantes : dans la réalité, il est possible d'ouvrir une école dès lors qu'on apporte la preuve de 4 800 heures d'activité de moniteur, et, moyennant un investissement de l'ordre de 5 000 euros, en louant une voiture équipée de doubles commandes et un local vide pour installer une table, un écran et un lecteur vidéo.

Les inspecteurs du permis de conduire ont pour mission d'effectuer des contrôles pédagogiques des écoles de conduite. Ils se limitent, le plus souvent, à un simple contrôle administratif de la tenue du livret d'apprentissage et de la fiche de suivi des élèves en cours de formation. Ils n'ont dans la réalité aucun pouvoir de sanction et les préfectures retirent très rarement leur agrément, comme le prévoit l'article L.213.6 du code de la route.

Dans de trop nombreux cas, sur le plan des contenus pédagogiques, le programme national de formation (PNF) n'est pas appliqué pour plusieurs raisons :

- les pouvoirs publics sont trop timides dans l'obligation de référence à ce PNF ;
- les écoles de conduite qui s'y réfèrent, et choisissent ainsi une option de qualité, sont concurrencées par des « *professionnels* » peu scrupuleux qui attirent la clientèle par une politique de « *bas prix* » au détriment de la qualité. Il est à cet égard surprenant de constater qu'un certain nombre d'établissements puissent afficher sur leur vitrine des forfaits "permis de conduire à 500 ou 600 €", c'est-à-dire à un prix inférieur au coût des seules 20 heures de formation obligatoire à la conduite (20 heures x 35 €). L'enquête réalisée en 2006 par 66 directions départementales de la concurrence et de la consommation (DDCCRF) auprès de 1 189 écoles de conduite a donné lieu à 79 procès-verbaux, 380 lettres de rappel de réglementation et 10 signalements aux préfets. Seulement 60% des établissements se conformaient pleinement au code de la consommation ;
- les structures et les moyens pédagogiques des établissements sont fréquemment inadaptés à l'apprentissage de certains éléments du programme. Comment, en effet, enseigner les objectifs pédagogiques liés aux problèmes d'adhérence, de freinage d'urgence, de manœuvre de dépassement et autres situations présentant des risques d'accident, si toute la formation se déroule en ville, le plus souvent dans des embouteillages, sans utiliser des plateaux d'évolution ou des pistes, comme le proposent aujourd'hui certaines écoles de conduite efficaces et modernes.

Ainsi, la formation dispensée ne correspond pas toujours aux réalités de la circulation moderne ni aux prescriptions des pouvoirs publics.

D'une manière générale, il est regrettable que la relation entre les écoles de conduite et les conducteurs soit limitée à quelques semaines, au seul moment où ils veulent obtenir le permis de

conduire. Avant et surtout après l'examen, il n'existe rien ou presque de structuré, à l'exception des actions de sensibilisation en milieu scolaire et d'un certain nombre d'initiatives ponctuelles mises en oeuvre par les services de l'État, les associations, l'ensemble des partenaires locaux et les collectivités territoriales dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

III.7. Des circuits administratifs compliqués

Le partage de compétences entre les ministères de l'Intérieur et du MEEDDAT a conduit le premier à être impliqué pour toutes les questions relatives à la réglementation (agrément et sanctions des auto écoles, autorisations d'enseigner, commissions médicales) et à la régularité de la délivrance du titre, dans la mesure où celles-ci touchent la police générale de l'ordre public et de la circulation, et le second pour l'organisation des épreuves de l'examen. Aujourd'hui, le dispositif paraît peu performant sur le plan local comme sur le plan national, générant des tâches redondantes, sans pour autant garantir une bonne efficacité du système.

- Sur le plan local

Avec six intervenants selon les phases : le candidat, les parents, l'école de conduite, les services de la préfecture, ceux de la DDE dont dépendent le délégué et les inspecteurs, et ceux de l'administration centrale chargés d'octroyer des renforts d'inspecteurs dans les départements qui en manquent, la procédure suivie est particulièrement complexe. Il en résulte une productivité relativement faible du système de passage de l'examen, la seule réponse à cette situation consistant à demander des ressources supplémentaires en inspecteurs.

Il en est de même pour la procédure d'inscription au permis où les saisies des données sont multiples et répétées : manuellement auprès de l'établissement d'enseignement, numériquement pour entrer la demande dans le fichier national du permis de conduire (FNPC), puis une nouvelle fois pour enregistrer le dossier dans le fichier de répartition.

Les échanges entre établissements d'enseignement et administrations, et au sein même des administrations, se font par courrier postal ou par bordereau, ce qui pèse sur les délais puisque la formation ne peut commencer que lorsque l'école de conduite a reçu le récépissé de la préfecture. Pour autant les services instructeurs ne disposent que de photocopies de documents pour porter leur appréciation sur la validité du dossier, favorisant ainsi le risque de fraude à l'identité.

Les modalités de répartition des places d'examen qui demeurent peu satisfaisantes impliquent encore dans certains cas des allers et retours entre les services de la préfecture et de la DDE.

Si des progrès ont été accomplis qui permettent aujourd'hui à 77 DDE d'être en charge de la répartition, il est urgent d'aller plus loin en poursuivant le transfert en DDE des agents de préfecture.

- Sur le plan national

Depuis le rattachement de l'éducation routière aux DDE (cf. **annexe 7**, circulaire de 2003), des améliorations progressives ont été apportées par l'administration centrale à l'exercice de ses propres missions. Par exemple, elle a mis en place une meilleure animation du réseau des délégués du permis de conduire, réalisé la modernisation d'un certain nombre de centres d'examen, etc. Cependant, cette organisation avec deux directions qui se partagent la gestion des moyens, dans des logiques et/ou des intérêts parfois opposés, a montré ses limites marquées par des modes de fonctionnement pénalisant pour les services déconcentrés, malgré des efforts de coopération notables.

La direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) et la direction générale du personnel et de l'administration (DGPA), se partagent en effet la gestion des moyens (ressources

humaines, effectifs, crédits).

La DSCR pilote la formation des agents, les crédits (investissement et fonctionnement), l'animation des réseaux et la gestion de la réserve nationale des places d'examen.

La DGPA, quant à elle, a la charge de la gestion des effectifs, des recrutements, de la mobilité des agents, des promotions, etc. selon des règles aujourd'hui peu propices à un emploi pertinent de la ressource, notamment dans la résorption de la vacance, la gestion des mutations, la gestion des affectations en premier poste (l'Ile-de-France est touchée par une rotation excessive des effectifs provenant d'autres régions de France qui se préoccupent rapidement de retourner dans leurs régions d'origine).

Le management central, second constat, se situe encore trop dans le « *faire* » et pas assez dans le « *faire faire* », pas assez dans un rôle plus stratégique, de pilotage et de compétence réglementaire. Cette situation, paradoxalement, renforce l'isolement des équipes d'inspecteurs dans la mesure où elle les maintient dans une relation de dépendance directe et verticale avec l'administration centrale au lieu de faciliter leur insertion dans un dispositif local et régional, plus autonome.

Pour ajouter à la complexité du système, il faut rappeler qu'au ministère de l'Intérieur la sous-direction de la sécurité et de la circulation routières à la direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ) a également une activité réglementaire sur ces sujets, en liaison avec la DSCR.

III.8. Des inspecteurs encore trop souvent isolés malgré les améliorations résultant de la déconcentration

Des améliorations réelles mais insuffisantes

Les améliorations apportées au dispositif depuis la déconcentration sont essentiellement le fruit du rattachement de l'éducation routière aux DDE qui a permis, notamment :

- d'intégrer encore de manière trop inégale, les délégués et les inspecteurs au sein des DDE. Ces structures sont encore trop peu perçues comme de réels interlocuteurs, en particulier par les écoles de conduite avec lesquelles les contacts sont insuffisamment développés. Les relations entre chefs de service et agents de l'éducation routière se construisent progressivement et un pilotage du dispositif se met en place ici et là. Il en est de même des comités de suivi locaux qui commencent à s'organiser ;
- de doter les équipes de moyens plus adaptés à leurs missions (locaux, équipements) ;
- de faciliter l'harmonisation des pratiques par des réunions techniques, le travail en équipe ou par des examens organisés en binôme, etc.

Cependant, parmi les critiques exprimées par de nombreux interlocuteurs et validées par la mission, figurent encore aujourd'hui une absence de coordination sur les critères d'évaluation des candidats avec pour conséquence une insuffisante harmonisation des taux de réussite entre examinateurs.

Des facteurs qui contribuent à leur isolement et nuisent à l'efficacité du dispositif en place

Les constats effectués sur le terrain mettent en évidence les facteurs qui contribuent à l'isolement des délégués et des inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions et de leur activité. Certains facteurs tiennent au contexte dans lequel évoluent les agents, d'autres aux activités exercées et enfin, au management des équipes.

Parmi les éléments de contexte, on relèvera en particulier l'isolement et l'éloignement, dans certaines régions, des centres d'examen (un inspecteur seul, loin du siège), de surcroît mal ou pas aménagés pour accueillir correctement les candidats. Des réflexions ici ou là ont été engagées pour rationaliser le nombre et la situation de ces centres. Peu de suites concrètes ont été données à ces initiatives.

On notera également la dispersion des activités des inspecteurs et la difficulté pour le service de les affecter sur les examens en fonction des besoins à un moment donné.

Enfin, le pilotage central du dispositif et le management actuel anticipent insuffisamment, et de façon peu réactive, les besoins des services déconcentrés et l'évolution de la demande, notamment dans la gestion des recrutements, des affectations, des rotations des agents, de la résorption de la vacance et de la formation.

L'affectation avant la scolarité à l'INSERR est source parfois de démobilisation pendant la formation, tout en ne favorisant pas la variété des expériences (les jeunes vont en stage là où ils vont être affectés en premier poste).

Certaines DDE, enfin, tardent à s'impliquer dans la mise en oeuvre de la déconcentration et à bien inscrire les inspecteurs dans une structure pilotée réellement localement. A cet égard, certains délégués, probablement en raison d'une formation insuffisante à leurs nouvelles fonctions, continuent de cultiver des relations directes avec la DSCR en ignorant que leur fonction s'inscrit dans une organisation territoriale dont ils font partie intégrante en dépit des progrès qui restent à faire dans ce domaine.

III.9. Des rapports de confiance limités entre les élèves et les écoles de conduite

Les enseignants se plaignent de relations de plus en plus tendues avec les élèves et leurs parents. Cette situation trouve probablement son origine dans une évolution des comportements, mais aussi dans le jugement critique porté par les clients sur certaines pratiques de la profession qui ne correspondent pas toujours, selon eux, aux engagements pris au moment de l'inscription, en particulier sur les délais de présentation aux examens. Le fait que les préfectures ou les DDE attribuent les places d'examen, non pas directement aux candidats, mais aux écoles de conduite, introduit un écran entre les élèves et l'administration qui n'est pas sain puisqu'il ne permet pas d'identifier le véritable responsable des files d'attente :

- soit l'école de conduite qui, en gérant elle-même les places, privilégierait d'autres critères que le seul niveau de préparation du candidat (le retard pris dans l'attribution des places peut être un moyen de justifier la facturation de leçons supplémentaires) ;
- soit l'administration qui n'offre pas assez de places d'examen au moment où il le faudrait.

Ce système d'attribution de places aux seules écoles de conduite les transforme en « *gestionnaires de places d'examen* », situation qui s'est encore aggravée avec la faculté donnée aux établissements d'échanger des places depuis la mise en place de la nouvelle méthode d'attribution afin de réduire le volume de places perdues.

D'autres éléments suscitent ce climat de méfiance ou d'incompréhension, comme la difficulté d'obtenir des heures de leçons au moment où les élèves sont libres (en soirée, le week-end) ou encore des ambiguïtés dans la terminologie employée pour justifier certaines prestations facturées. A titre d'illustration, les candidats sont étonnés d'apprendre que l'examen est gratuit alors qu'apparaissent sur leur contrat de formation des « *frais de présentation à l'examen* ».

A cette liste, il faut ajouter le forfait des vingt heures de conduite obligatoires qui fait croire, à tort, au candidat qu'au terme de cette période il devrait être prêt pour l'examen, alors que

dans la plupart des cas il n'en est rien, ce qui conduit l'enseignant, dans un climat d'incompréhension, à proposer des leçons supplémentaires.

Cette situation s'est aggravée avec la nouvelle méthode de répartition, dont l'objectif, qui est justement de prendre en compte les résultats en première présentation pour l'attribution de places, oblige l'enseignant à se montrer encore plus rigoureux sur le niveau de préparation et la durée de la formation.

Les dysfonctionnements dénoncés ci-dessus, l'absence d'éléments d'appréciation suffisants sur la qualité des enseignements dispensés par chaque auto-école ne peuvent pas rassurer les candidats, malgré les progrès notables réalisés dans le sens d'une plus grande transparence dans leurs relations.

III.10. Une communication insuffisante entre inspecteurs et candidats

Compte tenu de l'importance que revêt l'obtention du permis de conduire pour de nombreux candidats, puisqu'elle est souvent synonyme d'accès à l'emploi, la date des épreuves est attendue avec beaucoup d'appréhension. Les modalités d'organisation de l'épreuve pratique ne permettent pas d'atténuer ce stress, tant au moment de l'accueil qu'au cours et à la fin de celle-ci. Les échanges avec l'inspecteur sont en effet réduits à leur plus simple expression. L'annonce différée des résultats (ADR), mise en place à la suite d'incidents entre inspecteurs et candidats, aujourd'hui étendue à 64 départements, si elle répond de façon radicale au souci de sécurité des inspecteurs, aggrave cette situation en supprimant tout contact utile entre eux. Cette situation est particulièrement dommageable en cas d'échec à l'examen puisque le candidat ne reçoit ni commentaires ni conseils sur les points qu'il devrait améliorer pour la prochaine épreuve.

III.11. Des relations complexes entre les inspecteurs et les écoles de conduite

Au coeur de l'interface classique entre public et privé, la situation se complique du fait que :

- souvent les inspecteurs ont été à l'origine eux-mêmes moniteurs salariés d'entreprises qu'ils peuvent être amenés à contrôler, puisqu'ils ont la possibilité de revenir dans le même département trois années à partir de la cessation de leur activité d'enseignant;
- chacun travaille avec des méthodes et des pratiques différentes;
- les uns et les autres se côtoient journalièrement lors des épreuves. Cette situation est d'autant plus fréquente que le nombre d'inspecteurs d'une circonscription est faible et que les permutations de sites à l'intérieur de celles-ci sont réduites. Dans certains départements, qui ne comptent qu'un ou deux inspecteurs, ceux-ci peuvent rester en activité et au contact des mêmes écoles de conduite pendant la totalité de leur carrière ;
- les décisions des inspecteurs, les solutions apportées ou non aux conflits sociaux qui les opposent aux services de l'État, peuvent avoir des conséquences déterminantes pour les écoles de conduite, la vie de leur entreprise et leurs clients ;
- la dispersion des activités des inspecteurs, qui selon les sources du ministère, ne consacrerait qu'un peu plus de 50% de leur temps de travail à l'examen du permis, est dénoncée par les écoles de conduite comme l'une des causes des files d'attente.

III.12. Un système incapable de lutter contre les faux permis et contre le défaut de permis

Une attente trop longue pour présenter l'examen, une succession d'échecs augmentent le risque ou la tentation de fraude. Le nombre de conducteurs circulant sans permis est par définition impossible à évaluer, mais il est en tout état de cause trop élevé. Les seuls chiffres officiels publiés en la matière sont le nombre d'infractions relevées par les forces de l'ordre pour défaut de permis de conduire (à l'encontre de ceux qui n'en n'ont jamais eu) ou pour conduite malgré une mesure d'interdiction ou de suspension du permis (à l'encontre de ceux qui l'ont perdu). Le tableau ci-dessous montre l'évolution du phénomène au cours des dernières années :

Types d'infractions relevées	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Défaut de permis	46 926	48 148	50 501	52 274	60 107	63 164
Conduite malgré mesure de restriction du droit de conduire	9 521	10 931	19 441	19 175	24 470	29 889
TOTAL	56 447	59 079	69 942	71 989	84 577	93 053

Ces comportements ont un impact limité sur l'insécurité routière : en 2005, 1,6 % des conducteurs impliqués dans un accident circulaient sans permis et 3,2% étaient impliqués dans un accident mortel. 40 % de ces conducteurs présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5 % des conducteurs en possession du permis.

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux chiffres relatifs aux permis de conduire invalidés pour solde de points nuls depuis 2002.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nombre de points retirés	3 100 966	4 458 497	6 442 669	7 461 475	8 000 105	9 547 017
Permis invalidés pour solde de points nul	13 601	20 967	39 413	54 242	68 866	88 698
Permis rétablis à 12 points	847 126	896 167	832 298	815 952	1 140 305	1 431 057

(source : service du Fichier national des permis de conduire)

Cette situation, périodiquement dénoncée par les médias et qui s'est aggravée avec le développement du contrôle sanction automatisé, outre les risques qu'elle fait courir aux autres usagers et à la société en général, peut avoir des conséquences particulièrement graves puisqu'un conducteur sans permis ne peut pas être assuré.

La suppression du service national a accentué ce phénomène, en particulier là où les besoins sont les plus criants et nécessitent de développer des systèmes d'apprentissage associatif à caractère social.

Seule une politique volontariste de prise en charge financière des plus démunis pour faciliter leur accès à la formation et au permis de conduire, peut permettre de réduire les effets néfastes de cette situation.

* *

*

Si ces critiques, qui sont le reflet de témoignages reçus au cours des entretiens, doivent être nuancées pour certaines d'entre elles, il n'en demeure pas moins qu'elles justifient que des initiatives soient prises rapidement pour remédier à certains dysfonctionnements.

Avant de déterminer les objectifs qui doivent être assignés à la réforme et les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre, il est important de rappeler un certain nombre d'éléments qui ont pesé – ou – qui pèsent encore sur le fonctionnement du système :

- la suppression du service national qui assurait chaque année la formation et le permis de conduire d'environ 130 000 jeunes (dont près de 30 000 permis groupe lourd), le plus souvent parmi les plus défavorisés sur le plan social. Si le programme « *défense deuxième chance* » a tenté de remédier à cette situation, il ne permet pas de couvrir un aussi large champ ;
- la suppression du droit d'examen en 1999 qui s'est traduite par une dévalorisation de la perception de l'examen auquel on se présente même si l'on n'est pas prêt ;
- la création du corps des délégués par prélèvement de 30 postes budgétaires sur l'effectif du corps des inspecteurs du permis de conduire ;
- la mise en place des 35 heures qui aurait été effectuée sans compensation sur le plan des effectifs ;
- le passage de la durée de l'épreuve pratique de la catégorie B de 22 à 35 minutes entre 2002 et 2005, imposé pour des raisons de sécurité routière par la deuxième directive européenne sur le permis de conduire ;
- une poussée démographique entre 2004 et 2007 : ce n'est qu'à partir de cette année que le nombre de jeunes atteignant l'âge de 18 ans va baisser de manière continue pour descendre à 710 000 en 2012 avant de remonter à partir de 2013 pour atteindre à nouveau le chiffre de 790 000 en 2019 ;
- une diversification plus grande des missions confiées aux inspecteurs dans le cadre de la déconcentration : il s'agit d'un des « *avantages* » de la mesure mise en avant à l'époque, qui s'est opérée au détriment de la « *production d'examens* » ;
- la desserte des centres secondaires d'examen : leur nombre est particulièrement élevé (comparativement aux pays voisins), et le déplacement de tout inspecteur hors de son centre d'affectation est coûteux et dispendieux en temps de travail (cf. **annexe 8**) ;
- un taux de réussite à l'examen B qui stagne aux alentours de 50 % depuis des dizaines d'années, ce qui peut s'expliquer, soit par un niveau de formation insuffisant des candidats, soit par des critères de sélection trop rigoureux ;
- une augmentation importante du nombre de permis annulés qui représentent 10% des permis B délivrés chaque année, en particulier en raison de l'accroissement du nombre de points retirés à la suite de la mise en place du contrôle sanction automatisé (CSA), avec obligation de repasser les examens pratiques et théoriques pour les détenteurs d'un permis de moins de trois ans et la seule épreuve théorique pour les autres.

IV. LES OBJECTIFS DE LA REFORME

Toute réforme en ce domaine doit s'accompagner d'un leitmotiv essentiel : améliorer la sécurité routière.

A cet égard, les orientations ne seront pas les mêmes si, dans un souci d'équité entre tous les candidats, on souhaite privilégier une solution garantissant une formation et un examen « *a minima* » pour rendre le permis facilement accessible à tous ou si au contraire on veut abaisser le nombre d'accidents sur la route, en particulier celui des nouveaux conducteurs, plus fort que la moyenne partout en Europe.

C'est cette seconde approche, la seule défendable pour un pays qui a fait de la lutte contre l'insécurité routière une priorité nationale, que la mission a travaillé, convaincue que la mortalité routière n'est pas une fatalité.

Si la mission place au coeur de sa réflexion la formation du candidat, elle ne sous-estime pas pour autant l'importance et le rôle des acteurs de cette formation et se situe dans une perspective de valorisation de leur travail, ce qui nécessite de consolider la légitimité pédagogique des écoles de conduite, de clarifier et de fluidifier les conditions d'accès aux examens.

A partir de là, les auteurs de ce rapport considèrent qu'il convient de définir un objectif aussi clair et pertinent que possible comme élément fédérateur de la réforme envisagée.

Ils proposent que le gouvernement retienne comme objectif d'améliorer le taux de réussite à l'examen en le portant de un candidat sur deux actuellement à deux sur trois dans le futur en première présentation de l'épreuve pratique du permis de conduire B *, ce qui nécessite de mettre en oeuvre :

- un meilleur niveau de formation,
- une modification des critères d'évaluation lors de l'examen,
- une maîtrise des coûts et des délais,
- un pilotage du dispositif.

Cet objectif est fondé sur le constat et la conviction, largement partagés aujourd'hui dans les pays qui ont fait évoluer les méthodes et les pratiques, que ce n'est pas forcément en durcissant la sélection au moment de l'examen qu'on améliore pour autant la sécurité routière. Ceux qui obtiennent le plus facilement le permis sont aussi ceux qui vont être les plus accidentés alors que ceux qui paraissent les moins habiles sont souvent par la suite les moins dangereux.

C'est en élevant le niveau de formation et en privilégiant un accès progressif à la conduite qu'il sera possible d'améliorer un système qui, on vient de le voir, a besoin de l'être.

Pour cela, un outil méthodologique a été créé, la matrice GDE (*Goals of Driver Education*) qui vise à définir les compétences et les attitudes que doit atteindre le conducteur novice et celles qui doivent être enseignées par le formateur. Cette matrice est appliquée de différentes manières dans chaque pays, car la formation à la conduite dépend de plus anciennes traditions,

* Un tel taux rapprocherait la France des résultats de l'Allemagne, de la Finlande et de la Norvège (cf. annexe 6).

antérieures à la matrice.

Pour l'apprentissage de la conduite, les principaux pays se décomposent en trois groupes :

Phase unique avec permis probatoire	Deux phases, deux épreuves	Accès graduel à la conduite
Allemagne, Danemark, France, Portugal, République Tchèque, Suède	Autriche, Finlande, Luxembourg, Suisse,	USA, Canada dont Québec, Australie, Nouvelle-Zélande

On constate deux groupes à peu près d'égale importance entre les pays à épreuve unique et ceux à double épreuve ou avec un accès graduel, le second groupe ayant tendance à se développer. En effet, la pratique de la double épreuve présente deux conséquences positives majeures :

- un permis réellement provisoire, qui peut être remis en cause de façon concrète, notamment en cas d'infraction, incitant les jeunes conducteurs à la prudence en fonction de leurs capacités et de leur expérience . En France, les dispositions du permis probatoire qui visent le même objectif, n'ont pas aujourd'hui permis d'abaisser de façon significative le taux d'accidentologie et de mortalité routière des jeunes de 18 à 24 ans, un des plus élevé en Europe.

- La possibilité de décider, pendant la période du permis probatoire, de restrictions encourageant les bonnes pratiques de conduite dès le départ, par exemple des limites de vitesse spécifiques, des restrictions sur les périodes de conduite, un taux d'alcoolémie à zéro...

Ainsi l'Autriche a mis en place en 2003 un tel système puisqu'après avoir réussi son permis, le jeune doit poursuivre sa formation pendant un an en suivant trois modules obligatoires :

- *le premier entre 2 et 4 mois après l'examen* (deux audits de conduite de 50 minutes avec un enseignant de la conduite),

- *le second entre le troisième et le neuvième mois* (formation de 6 heures sur circuit pour favoriser la prise de conscience des limites du système Homme/Véhicule/Espace avec freinage d'urgence avec et sans ABS sur surfaces glissantes et non glissantes puis sur route, avec observation et évaluation à tour de rôle des deux autres élèves présents dans la voiture et 2 heures de discussion de groupe avec un psychologue sur les comportements spécifiques des conducteurs novices : pression des autres jeunes, alcool et drogues, vitesse, prise de risque, phénomène de sur confiance, etc.),

- *le troisième entre 6 et 12 mois* (contenu identique au premier module).

Si le jeune commet certaines infractions, il doit se soumettre à un entretien avec un psychologue et la période probatoire du permis, qui est de deux ans, peut être prolongée d'une année.

L'évaluation du dispositif apparaît positive puisque, sur la tranche d'âge des 18 / 21 ans, un progrès de 26 % de l'accidentalité des conducteurs novices a été enregistré entre 2002 et 2006, alors que la progression dans la population générale a été de 8 %.

Toutefois au coeur des traditions propres à chaque pays, la sécurité n'est que l'un des critères des décisions pour modifier les formations ; d'autres critères sont tout aussi importants : la volonté politique, le coût, la faisabilité, l'offre de formation, la qualité du dialogue social.

La réforme à engager doit aussi être l'occasion de relier plus fortement la formation des conducteurs à la validation de leurs connaissances, aujourd'hui trop souvent dissociées.

Le potentiel d'éducation représenté par le réseau des écoles de conduite, par les enseignants et par les inspecteurs du permis de conduire doit devenir le moteur d'un changement positif déterminant.

Les propositions qui vont suivre sont faites à la lecture des prescriptions de la lettre de mission et de la décision du Conseil de modernisation des politiques publiques, c'est-à-dire en prenant en compte les hypothèses retenues : adaptation de l'organisation administrative actuelle, à effectifs constants d'examineurs, orientation qui semble la plus vraisemblable, ou recours à un opérateur tiers.

Les différentes hypothèses de travail doivent également s'inscrire dans le cadre des nouvelles directives européennes, et en particulier des décisions prises en décembre 2006 sur un modèle de permis européen unique. Elles devront également prendre en compte un certain nombre de contraintes administratives, comme le projet de refonte de l'application réglementaire du système national des permis de conduire (SNPC), dénommé **projet FAETON**, lancé en novembre 2006. Cette application qui gère 38 millions de dossiers individuels de titulaires de permis de conduire contient toutes les informations nécessaires à la gestion des droits de conduire (examens du permis de conduire, commissions médicales, mesures administratives et judiciaires).

Ces propositions devront faire l'objet d'un large débat et d'une véritable concertation, après le dépôt de ce rapport, conformément aux orientations fixées par le gouvernement lors du Conseil de modernisation des politiques publiques du 4 avril 2008.

V. LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DE LA RÉFORME

Pour les membres de la mission, il reste entendu que le début et la fin de « *la procédure permis de conduire* » restent sous le contrôle de la puissance publique :

- inscription de la demande, via les préfectures ou les DDE, dans le FNPC (dans le cadre du projet FAETON) ;
- délivrance du document final par les préfectures.

Entre ces deux moments, plusieurs propositions qui conditionnent la réussite de la réforme sont avancées :

1. élever le niveau de formation des candidats ;
2. modifier les critères d'évaluation des candidats lors de l'examen pratique ;
3. maîtriser les coûts ;
4. faire passer plus rapidement l'examen;
5. améliorer le pilotage du dispositif.

V.1. Élever le niveau de formation des candidats

La nécessaire évolution de la formation conduit à s'interroger sur les méthodes d'enseignement qui exigent un meilleur niveau de recrutement et de formation, un contrôle renforcé de la pédagogie, une sensibilisation aux risques routiers et au développement durable, une évolution de l'épreuve de l'ASSR 2 et l'objectif de développer l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC).

V.1.1. En augmentant le niveau de recrutement et de formation des enseignants des écoles de conduite

Il faut faire des écoles de conduite de véritables écoles de formation privilégiant l'apprentissage d'un comportement plutôt que la préparation à un examen. Cela passe par une amélioration du volume et du contenu de l'enseignement coordonnée avec un contrôle efficace de la qualité de la pédagogie dispensée. La formation des enseignants doit être repensée en prenant en compte les nouvelles exigences de sécurité et les résultats de la recherche en matière d'éducation routière, comme le font la plupart des pays en adoptant un apprentissage progressif.

Il est dès lors nécessaire d'agir à deux niveaux :

- formation initiale : engagée depuis plusieurs années, la réforme en cours du diplôme du BEPECASER, exigée pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite, devrait être l'occasion d'intégrer les questions d'éducation au comportement et de psychologie au volant. Elle devrait également permettre de repenser dans sa globalité l'architecture du système : niveau d'entrée (aujourd'hui le BEPC suffit), durée de la formation incluant une période d'alternance en entreprise plus longue et mieux encadrée, élaboration de référentiels d'activités, de compétences, ouverture sur l'enseignement supérieur pour les diplômes intermédiaires et supérieurs. Cette réforme devrait être l'occasion d'étudier les possibilités de synergie de la formation des enseignants avec celle des examinateurs, par exemple des modules de formation commun etc.
- formation continue : elle est actuellement inexistante et ne concerne depuis peu que les exploitants des écoles de conduite, qui doivent désormais suivre un stage de trois jours pour obtenir le renouvellement quinquennal de leur agrément.

Les réflexions qui viennent d'être engagées avec le ministère de l'Education nationale et celui de la Formation professionnelle pour explorer les évolutions du métier d'enseignant et la diversification des voies d'accès vers ce métier doivent être poursuivies. Pour l'avenir et la pérennité de ce métier, il est urgent de le revaloriser et de créer une synergie avec les différents métiers liés au secteur des transports.

La maîtrise de compétences en matière de dynamique de groupe, de pratique de l'auto-évaluation qui devient une exigence de formation initiale et continue des conducteurs, pour la partie théorique comme pour la partie pratique, doit faire partie des qualifications des enseignants.

Les écoles de conduite ont tout à gagner à ce que leur formateur apporte une plus value en formation théorique en organisant davantage de cours ou d'animations de groupes dans le cadre d'ateliers sur des analyses d'accidents, pour favoriser la prise de conscience de l'impact des tendances naturelles ou du style de vie sur les pratiques de conduite et les risques d'accidents.

Si cet investissement professionnel n'est pas mené, les écoles de conduite perdront progressivement les élèves pour les formations théoriques, soit parce qu'ils s'auto-formeront avec tous les outils disponibles, soit parce que d'autres professionnels investiront le marché.

V.1.2. En améliorant le contrôle de la pédagogie des écoles de conduite

Des enseignants mieux formés doivent également être mieux contrôlés. Il faut rappeler qu'en 2007 cette mission de contrôle qui est de la compétence des inspecteurs, n'a représenté que 367 journées de travail sur l'ensemble du territoire. Le contrôle d'une pédagogie renouvelée, plus axée sur la maîtrise de la conduite, pourrait justifier la mise en place au niveau régional, d'un dispositif renforcé de contrôle des écoles dans le cadre du redéploiement et de l'enrichissement des tâches des inspecteurs.

La plupart de ces mesures avaient déjà été évoquées dans un rapport de décembre 2004 de l'Inspection générale de l'administration et du Conseil général des ponts et chaussées, resté sans suites, qui préconisait de :

- transférer aux directions départementales de l'équipement les tâches d'agrément des enseignants de la conduite et d'organisation des examens du BEPECASER, dans les départements concernés ;
- mettre en place, au niveau des préfectures, des procédures qualité pour les tâches d'agrément des établissements, écoles de conduite, associations, centres de récupération de points, incluant en particulier le contrôle de l'identité du chef d'entreprise responsable, la vérification de son diplôme et le suivi régulier dans le temps de la situation des entreprises. Il est indispensable que les textes relatifs aux conditions d'agrément des écoles de conduite et aux conditions de délivrance des autorisations d'enseigner formalisent de façon beaucoup plus explicite la faculté des autorités déconcentrées de suspendre ou de retirer ces agréments, au motif de dysfonctionnements constitutifs notamment d'insuffisances graves, ou de faits délictueux justifiant parallèlement la saisine du Parquet. Par ailleurs les contrôles de la DGCCRF pourraient se développer ;
- mettre en place, au niveau des directions départementales de l'équipement, un dispositif de contrôle qualité de l'agrément des enseignants, s'appuyant sur un suivi pédagogique permanent des enseignants par les inspecteurs du permis de conduire. Les résultats de ce suivi pourraient être utilisés dans le cadre des procédures de renouvellement périodique de l'agrément.

Pour réussir, cette réforme doit se faire dans un climat d'apaisement des relations entre

les agents de l'administration et ceux des écoles de conduite, qui doivent être empreintes de confiance et de partage des objectifs, tant sur les méthodes et les pratiques de formation que sur les modalités de validation des connaissances. Elle doit être l'occasion de ressouder les phases de formation et de validation des connaissances.(cf. rapport du CGPC établi en juillet 2005 par Claude Liebermann et Henri Legendre sous le numéro 2004-0084-01)

V.1.3. En faisant évoluer l'ASSR 2 vers une attestation de maîtrise du code de la route (partie réglementaire) dans le cadre d'un apprentissage en trois temps et quatre phases

Cette proposition part d'un double constat :

- l'éducation nationale s'est vue confier une mission d'éducation routière,
- les apprentis conducteurs ont des difficultés à faire le lien entre l'enseignement de la théorie tel qu'il est exercé aujourd'hui, et la formation pratique.

Face à l'enjeu que représente la prévention de certains comportements en terme de santé publique, l'enseignement des règles du code la route fait partie des missions de l'éducation. Plusieurs comités interministériels de la sécurité routière (CISR) ont rappelé la nécessité de poursuivre l'engagement de l'éducation nationale dans cette direction en arrêtant un certain nombre de dispositions comme :

- la sensibilisation des professeurs stagiaires des IUFM dans le cadre de leur formation initiale ;
- la désignation progressive d'un professeur référent "sécurité routière" dans chaque établissement ;
- la mise en place des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et ASSR 2 cf. supra I.1-2) et d'une attestation de formation aux premiers secours (AFPS) prévue par le décret du 11 janvier 2006.

La proposition d'organiser à l'avenir la formation des futurs conducteurs en quatre temps, alors qu'actuellement elle se déroule sur un rythme plutôt binaire, théorie d'un côté, pratique de l'autre, nécessitera donc une évolution de la contribution de l'éducation nationale.

L'apprentissage du futur conducteur pourrait se dérouler de la façon suivante :

- *le premier temps* porterait sur l'acquisition par l'élève des règles nécessaires à ses déplacements quotidiens, à pied, à vélo ou à cyclomoteur et plus tard en véhicule automobile. Cet enseignement se déroulerait dans le temps actuellement consacré à la préparation de l'ASSR 2. Il s'agirait plus d'enseigner des connaissances que de sensibiliser au comportement qui, comme on vient de le préciser, serait confié par la suite aux écoles de conduite. Cet enseignement pourrait être maintenu en classe de troisième, avec un complément éventuel dans le cadre du temps consacré dans les collèges à l'accompagnement éducatif prévu dès la prochaine rentrée (*BO n° 15 du 10 avril 2008*).

La préparation à l'examen pourrait se faire en partenariat avec des écoles de conduite conventionnées, en faisant appel à des modes de financement à préciser, mais pourrait privilégier, comme c'est déjà largement le cas, le recours aux nouvelles technologies qui rendent les élèves acteurs de leur travail et qui modifient les pratiques pédagogiques. De plus en plus d'élèves utilisent internet pour réviser, évaluer leur niveau ou combler leurs lacunes.

- *les deuxième temps de la formation* qui serait enseigné en écoles de conduite porterait alternativement sur l'apprentissage de la conduite et sur la nouvelle

formation aux questions de comportement, de perception des risques, et d'auto-évaluation. La validation de ces deux temps de la formation se ferait lors de l'épreuve pratique selon des modalités de contrôle des connaissances à préciser.

- *le troisième temps* concernerait la formation complémentaire en écoles de conduite au cours de l'année qui suit l'obtention du permis (post-permis).

La réussite de cette proposition, en ce qui concerne le premier temps de la formation, nécessite que plusieurs conditions soient réunies :

- que les enseignants de l'éducation nationale, comme ceux des écoles de conduite, en acceptent le principe,
- que l'organisation de l'examen dans les salles de classe se fasse sous la responsabilité d'agents de l'administration extérieurs à ceux de l'Education Nationale,
- que la frange de population qui quittera l'institution scolaire sans le code ne soit pas oubliée.

V.1.4. En instituant une sensibilisation aux risques routiers et au développement durable dans les écoles de conduite

La sensibilisation aux risques routiers et au développement durable est encore peu développée dans notre pays. Elle doit devenir un objectif majeur, confié aux écoles de conduite, en alternance avec la formation pratique et en substitution de l'enseignement de l'épreuve théorique réglementaire confiée à l'Éducation nationale, mais qui devrait faire l'objet d'une ou deux heures de « remise à niveau » dans ce cadre.

C'est le défi à relever pour les écoles de conduite dans les années qui viennent.

1) Agir sur les comportements par l'apprentissage de l'auto-évaluation

Les techniques d'animation de groupe sont encore trop rares dans l'enseignement de la conduite : elles sont pourtant indispensables pour impulser un véritable processus de transformation des motivations, des représentations, des comportements, à partir de l'expérience des jeunes et des accompagnateurs.

La matrice GDE, nouvel outil de référence européen pour la formation des conducteurs, a été élaborée sur la base d'un modèle de comportement du conducteur en quatre niveaux :

- le niveau 1 concerne l'utilisation du véhicule (fonctionnement de la voiture, systèmes de protection, maîtrise du véhicule) ;
- le niveau 2 concerne la maîtrise des situations de conduite (connaissance du Code de la route, des différents contextes de conduite, acquisition des automatismes) ;
- le niveau 3 porte sur les conditions du déplacement (l'état de véhicule, l'état du conducteur - fatigue, alcoolémie, inexpérience - , la présence de passagers, etc.) ;
- le niveau 4 porte sur le noyau dur du comportement, le style de vie, le rapport à la société (qui peut se traduire, selon les cas, par une recherche de sensations fortes et l'acceptation du risque).

Dans la très grande majorité des auto-écoles, la formation repose encore essentiellement sur les niveaux 1 et 2, alors que, pour agir efficacement sur la sécurité, il faut "attaquer" les niveaux 3 et 4.

La formation des formateurs et des élèves doit donc être repensée en tenant compte de ces enjeux.

2) Agir sur la prise en compte du développement durable par l'éco-conduite

Cet objectif est poursuivi par beaucoup de nos voisins européens. La conduite économique présente en effet un triple intérêt :

- pour la sécurité routière (un véhicule mieux entretenu, une meilleure planification des déplacements, une plus grande anticipation permettent une diminution du nombre d'accidents),
- pour les émissions de gaz à effets de serre (une conduite plus douce entraîne une diminution de la consommation de carburant),
- pour le respect de l'environnement par la réduction des nuisances sonores.

A l'avenir, les apprentis conducteurs devront donc être formés et encouragés à la pratique de l'éco-conduite et y être incités par un contrôle des connaissances qui devrait être inscrit dans le contenu de l'examen pratique. Dès lors que l'ensemble des recommandations développées par la mission auraient été prises en compte, elle estime qu'il serait possible d'ajouter cinq minutes à la durée actuelle de l'épreuve pratique de façon à effectuer un contrôle des connaissances des candidats sur les questions de comportement et d'éco-conduite.

Le plan national de formation devrait être modifié en conséquence.

V.1.5. En développant l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)

Cette méthode d'apprentissage, qui familiarise avec la conduite indépendante et l'autonomie des décisions dès les débuts de la formation, a fait ses preuves avec un taux de réussite à l'examen nettement supérieur à celui de la méthode classique en première présentation (67,8 % contre 48,7 % en 2007). Même s'il n'existe pas de différence significative de risque au niveau des accidents corporels entre les deux filières de formation, une étude récente de la MACIF fait cependant ressortir pour les conducteurs novices, assurés à titre principal, et ayant suivi l'AAC, une diminution de 15 % des sinistres matériels la première année, avec une réduction de 25 % chez les 18-19 ans et de 20 % chez les 20-21 ans. En Suède où l'on est passé de 60 heures de conduite accompagnée à 120 heures, le nombre de morts de cette tranche d'âge a diminué de 40%.

Il faut ajouter que l'AAC a également un impact positif sur le comportement de l'accompagnateur, qui se voit dans l'obligation de remettre en cause sa façon de conduire.

Cette méthode d'apprentissage n'est pas suffisamment utilisée pour plusieurs raisons:

- une motivation insuffisante des formateurs ;
- certaines contraintes difficiles à surmonter, en particulier en milieu urbain et dans les banlieues les plus défavorisées ;
- une communication trop timide sur les avantages de la formule.

Le développement de l'AAC nécessite d'apporter des remèdes à ces trois faiblesses mais également de mobiliser des accompagnateurs mieux formés pour cette mission et de prendre de nouvelles initiatives.

Outre le fait que l'apprentissage renforcé de la partie réglementaire du code se situerait fort opportunément à l'âge où l'on peut commencer la conduite accompagnée (cf. V.1.3 supra), plusieurs autres initiatives pourraient être envisagées :

a) vis-à-vis des accompagnateurs

- permettre à tout accompagnateur qui se porterait volontaire pour suivre une formation spécifique préalable auprès d'une auto-école agréée de bénéficier d'une

déduction fiscale calculée forfaitairement sur l'équivalent de la consommation moyenne de carburant nécessaire pour effectuer les 3 000 kilomètres de la conduite accompagnée, soit 300 € environ .

- construire un dispositif susceptible de généraliser dans tous les départements des initiatives comme celle prise par la CAPEB de l'Eure qui inscrit l'AAC dans un projet éducatif et professionnel et permet de valoriser les filières de l'apprentissage. Cette dernière initiative se justifierait d'autant plus que les statistiques montrent un risque d'accident multiplié par trois pour les jeunes titulaires d'un niveau scolaire CAP/BEP/BEPC .

La question de la diversification de la « ressource » en accompagnateurs est essentielle. Les nombreuses initiatives innovantes, (accompagnateurs bénévoles, seniors, préretraités) doivent être recensées, expertisées et favorisées.

b) vis-à-vis des plus de 18 ans

- engager une expérimentation offrant la possibilité aux plus de 18 ans de rentrer dans une phase de conduite accompagnée supervisée à l'issue de la formation initiale pour une durée minimale de 3 mois qui comporterait le plus possible de situations de conduite .

Cette proposition qui vient d'être faite lors d'un récent colloque organisé par les mutuelles d'assurances du GEMA répond à l'objectif d'imaginer un système qui combinerait formation et apprentissage pour les candidats non AAC, après une formation initiale minimale validée. Elle permettrait la poursuite de l'apprentissage hors de l'auto-école, dans le cadre d'une succession d'étapes visant à renforcer à la fois la formation, la progressivité et l'acquisition d'expérience.

- expérimenter la conduite accompagnée de rattrapage et de maintien de niveau après un échec à l'épreuve pratique.

Afin de renforcer l'attractivité de l'AAC, la mission propose enfin que la période de probation renforcée, qui sera évoquée au point V.2.3. ci-dessous, soit réduite à 6 mois et à un seul rendez-vous pédagogique pour les élèves qui auraient suivi cette formule de formation.

V.1.6. En instaurant une formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs novices

La France est très en retard dans ce domaine malgré la mise en place en 2004 du permis probatoire et du système de récupération de points qui font plus peser une menace qu'inciter à se former, alors que toutes les statistiques montrent clairement que le taux d'implication accidentelle est très fort dans les six premiers mois qui suivent l'obtention du permis de conduire. Les études européennes ADVANCED (2003) et NOV-EV (2004) préconisent même un retour en formation dans les trois à quatre mois après le permis, comme le font déjà les six états membres qui ont mis en place une seconde phase obligatoire.

A minima, la mission propose donc qu'au cours de l'année qui suit la réussite à l'examen, tout conducteur soit dans l'obligation de participer à trois rendez-vous pédagogiques dans des écoles de conduite ayant signé une charte de qualité, le premier devant intervenir avant la fin du troisième mois. Cette formation, qui devrait comporter des phases de conduite et des phases en salle, serait organisée sous forme collective pour en accroître l'intérêt et la portée, mais également pour en mutualiser le coût.

Pendant cette période ce permis « probatoire renforcé » pourrait de plus être soumis à un certain nombre de restrictions à la conduite qu'il conviendra de préciser.(interdiction de circuler dans la nuit du samedi au dimanche, zéro alcool, limitation du nombre de passagers etc.).

Les écoles de conduite agréées délivreraient des attestations prouvant la participation à ces rendez-vous, attestations qui devraient être présentées en même temps que le permis de conduire en cas de contrôle routier au cours de la période.

La non-production de ces attestations serait sanctionnée d'une amende pénale et de la perte de deux points.

Le processus pourrait être renforcé en faisant de l'assiduité et de l'appréciation portée par l'école de conduite sur le comportement et l'évolution du conducteur au cours de ces rendez-vous pédagogiques, une condition du permis définitif. Il s'agirait dans cette hypothèse de rendre obligatoire à la fin de la première année, soit sous forme papier, soit sous forme dématérialisée, une attestation délivrée par l'école de conduite détaillant les progrès réalisés ou les éventuels comportements dangereux. En cas de doute sur les capacités du conducteur, le dossier pourrait être soumis à une commission de validation présidée par un inspecteur du permis de conduire. Dans l'hypothèse d'un rejet du dossier par la commission ou à défaut de présentation d'une attestation de stage, le permis serait invalidé.

Il faudra cependant faire preuve de discernement dans les délais pour les nouveaux conducteurs qui seraient absents du territoire pour raisons professionnelles pendant tout ou partie de cette première année.

Compte tenu de la responsabilité qui serait ainsi confiée aux écoles de conduite il va de soi qu'il conviendrait de conventionner les écoles de conduite sur des critères de qualité de l'enseignement avec l'instauration d'un label susceptible de se décliner selon des qualifications précises. Ces écoles feront l'objet d'un suivi pédagogique fréquent de la part des inspecteurs du permis de conduire dont les missions devraient être redéfinies en conséquence.

Un tel dispositif qui compléterait utilement le continuum éducatif incite à poser la question de la pérennisation de la formation post-permis tout au long de la vie du conducteur.

Une réflexion à cet égard paraît devoir être engagée sur l'opportunité que pourrait offrir l'échéance du renouvellement administratif du permis tous les dix ans à partir de 2013. La remise du permis pourrait ainsi être conditionnée à la présentation d'une attestation prouvant la participation à un stage de formation, voire, selon une périodicité à définir, à une visite médicale.

Compte tenu de l'intérêt d'une telle démarche en terme de réduction probable de la sinistralité routière, les compagnies d'assurance pourraient apporter une contribution financière pour la prise en charge des rendez-vous pédagogiques post-permis au titre de leur contribution à la sécurité routière prévue par la convention qui les lie à l'État.

Résumé des recommandations pour élever le niveau de la formation des candidats :

1. augmenter le niveau de recrutement et de formation des enseignants de la conduite ;
2. confier aux inspecteurs et aux délégués, dans le cadre de la diversification de leur activité, un contrôle effectif de la pédagogie des écoles de conduite ;
3. organiser un processus de formation en trois temps et quatre phases :
 - validation de la partie réglementaire du code en fin de troisième au collège,
 - sensibilisation aux questions de comportement et à l'éco-conduite en auto école en même temps que la préparation à l'épreuve pratique,
 - mise en place d'une formation complémentaire obligatoire dans l'année qui suit l'obtention du permis (post-permis),
4. prendre de nouvelles initiatives pour développer l'apprentissage anticipé de la conduite.

V.2. Modifier les critères d'évaluation des candidats lors de l'examen pratique

Les reproches faits sur les critères d'évaluation des épreuves de l'examen ont été exposés au point III.10. Une amélioration des conditions de passage de l'examen nécessite :

- une nouvelle grille d'évaluation des candidats,
- l'harmonisation des résultats entre inspecteurs,
- de meilleures conditions d'accueil des candidats.

V.2.1. Une nouvelle grille d'évaluation des candidats

La mission est consciente de la lourde responsabilité qui incombe aux inspecteurs en décidant qu'un candidat au permis est désormais apte à conduire et à s'intégrer, en toute sécurité, dans la circulation.

Il lui paraît cependant important que pour l'épreuve pratique, on puisse à l'avenir envisager une validation positive basée sur une nouvelle grille d'appréciation qui privilégierait plus le contrôle des performances dans les différentes situations de conduite qu'un relevé des erreurs commises lors de manoeuvres élémentaires. Aujourd'hui, la procédure en vigueur permet d'émettre un jugement défavorable à partir de deux erreurs sérieuses. L'examineur, perçu dans un rôle de censeur, est-il pour autant convaincu de n'ajourner que des candidats dangereux et de ne retenir que des conducteurs qui sauront "*se conduire*" et adopter des comportements respectueux des autres usagers.

La procédure d'évaluation pourrait à l'avenir être plus différenciée et personnalisée dans la mesure où le candidat disposerait d'un meilleur niveau de formation initiale et que cette évaluation se situerait dans la perspective d'un permis probatoire renforcé, qui serait confirmé à l'issue d'une période au cours de laquelle le nouveau conducteur poursuivrait une formation basée sur l'acquisition d'expérience. Cette évaluation devrait également valider, sous une forme à préciser, l'acquis sur les questions de comportement et d'éco-conduite.

Ainsi serait mis en oeuvre « *un contrat de confiance* » entre l'école de conduite, l'évaluateur, l'élève pour permettre à ce dernier de commencer à conduire avec un permis probatoire, mais qui serait accordé avec certaines restrictions (heures, jours, nombre de passagers, etc.) et sous réserve d'une participation obligatoire à des rendez-vous pédagogiques post-permis dans des écoles de conduite agréées (cf. V.2.3. ci-dessous).

Cette évolution nécessiterait la mise en place d'une formation initiale et continue des inspecteurs et délégués fondée sur le développement chez les candidats de l'auto-évaluation et de l'auto diagnostic.

Enfin, la mission propose qu'une réflexion puisse être engagée sur la formation au permis de conduire sur des véhicules à boîte automatique, qui semble peu développée en France et qui, pourtant, présenterait beaucoup moins de difficultés pour de nombreux candidats. L'apprentissage éventuel à l'utilisation d'une boîte mécanique ne nécessiterait après coup que quelques heures obligatoires en école de conduite.

V.2.2. En harmonisant les taux de réussite entre les inspecteurs

Sur un même centre d'examen, on constate régulièrement des écarts, parfois importants, des taux de réussite entre inspecteurs alors que le groupe d'élèves est homogène. Il est à noter que cette question de l'évaluation et de l'harmonisation des notes entre correcteurs a fait l'objet de nombreuses réflexions au sein du ministère de l'Education nationale qui ont permis d'apporter des réponses à des situations d'injustice difficilement acceptables.

Il conviendrait de s'en inspirer et que l'encadrement des DDE qui n'aurait pas encore engagé des procédures d'homogénéisation prenne des initiatives sans tarder et mène une réflexion avec les agents de façon à apporter des solutions à des situations d'injustice, sans pour autant porter atteinte à l'indépendance de jugement des évaluateurs.

L'objectif d'arriver dans les deux ans à un écart moyen inférieur à 10% entre examinateurs d'un même centre doit être atteint.

V.2.3. **En améliorant les conditions d'accueil des candidats**

Les conditions psychologiques de l'accueil, du déroulement de l'examen sont des leviers importants pour harmoniser les pratiques et tendre vers une augmentation du taux de réussite. Des statistiques montrent que en fonction de l'accueil et des explications données, le taux de réussite à l'examen peut varier de quelques points.

L'amélioration des résultats à l'examen passe également par une plus grande disponibilité de l'examineur et par de meilleures conditions matérielles d'accueil.

- La disponibilité des inspecteurs

Le temps passé par les inspecteurs à contrôler, dans les premières minutes de l'examen pratique et sur place, certaines exigences imposées par l'administration devraient être supprimées avec la dématérialisation des procédures.

A titre d'exemple, aujourd'hui, l'inspecteur est censé vérifier si le livret d'apprentissage a été validé et enregistré par la préfecture et également s'il contient les annotations sur les 20 heures minimales de conduite.

Le temps ainsi gagné pourrait être consacré à un accueil plus chaleureux des candidats et à un contrôle des connaissances sur les questions de comportement et d'éco-conduite.

- De meilleures conditions matérielles d'accueil

Les centres d'examen sont actuellement nombreux et beaucoup d'entre eux sont encore peu confortables (**cf. annexe 8**). Ils ne permettent pas tous de disposer, dans leur voisinage, de l'ensemble des conditions de conduite susceptibles de répondre au cahier des charges de l'examen.

Les inspecteurs perdent beaucoup de temps pour se déplacer de l'un à l'autre, auquel s'ajoutent les conséquences des dispositifs de récupération.

Des regroupements permettraient donc d'épargner de la fatigue et de gagner des disponibilités chez les inspecteurs tout en améliorant la qualité de l'examen, dans son contenu et dans les conditions d'accueil des candidats. Mais une telle initiative est susceptible de rencontrer des difficultés de mise en oeuvre, notamment auprès des élus locaux concernés.

Il ne s'agit pas de fermer, mais de restructurer efficacement le réseau des centres d'examen.

C'est pourquoi une concertation préalable pourrait s'établir au niveau départemental en prenant en compte les situations locales. En particulier en cas de volonté affirmée des collectivités de maintenir des structures dont l'intérêt serait discutable, leur participation à l'équipement et au fonctionnement pourrait être contractualisée.

Pour le réseau de base des centres d'examen résultat de la concertation, l'Etat devrait s'engager à un effort significatif pour améliorer les conditions d'accueil.

De plus, l'évolution doit prendre en compte deux éléments importants :

- une gestion régionale des centres d'examen, avec des possibilités de coordination interrégionale et interdépartementale, de façon à éviter tout effet frontière,
- une approche différenciée entre les zones urbaines et les zones rurales.

Une fois ces principes définis, une expérimentation pourrait être lancée dans quelques départements pilotes.

Résumé des recommandations pour modifier les critères d'évaluation des candidats et pour améliorer leur accueil :

5. privilégier une validation des compétences plus personnalisée, ce qui nécessite la mise en place d'une formation initiale et continue des inspecteurs et des délégués ;
6. harmoniser dans les deux ans les taux de réussite aux examens entre inspecteurs ;
7. améliorer les conditions matérielles d'accueil et rendre les examinateurs plus disponibles grâce à une restructuration des centres d'examen.

V.3. Maîtriser les coûts

L'amélioration du niveau de la formation ne doit pas nécessairement être synonyme d'augmentation de son coût. Pour atteindre cet objectif, il faut travailler sur plusieurs pistes complémentaires.

Cette maîtrise des coûts peut être envisagée sur deux plans, celui plus global de la société d'une part, et celui du candidat d'autre part :

- Pour la société, une première approche permet d'imaginer qu'une augmentation du taux de réussite à l'examen pratique, en le faisant passer de 50 % à 66 % en première présentation, peut permettre de réaliser une économie globale de l'ordre de 150 millions d'euros chaque année (**cf. annexe 9**),
- pour le candidat, outre l'économie personnelle réalisée par une augmentation de ses chances de réussite à l'examen (de 150 000 à 200 000 candidats supplémentaires reçus en première présentation n'auront pas à engager les dépenses nécessaires pour se présenter une seconde ou troisième fois), d'autres moyens peuvent être mis en oeuvre pour réduire le coût initial, par exemple la dématérialisation de l'inscription, le passage de l'examen de l'épreuve théorique réglementaire au cours de la scolarité, le développement et la généralisation des dispositifs d'aide au financement déjà existants et la recherche de nouveaux moyens d'intervention en direction des candidats les plus démunis.

Il est à noter que l'on pourrait imaginer que ces économies puissent servir à « financer » à due proportion le rétablissement des droits d'examen, y compris au bénéfice de l'Etat, dans les scénarios où il garde la maîtrise complète du dispositif. (cf. infra).

Mais il est tout aussi important de dire à ce stade de la réflexion que la réduction des coûts sur certains postes ne doit pas se faire au détriment de l'équilibre économique du secteur de la formation, qui se verra proposer, à juste titre, de nouveaux espaces d'activité en contribuant à élever le niveau de la formation et en développant l'enseignement post-permis.

V.3.1. En dématérialisant l'inscription et en optimisant l'attribution des places d'examen

- Dématérialisation de la procédure d'inscription

Les techniques modernes de transmission de l'information devraient permettre d'effectuer l'inscription directe du candidat par voie informatique en préfecture ou en DDE, si ce service se voit confier cette mission.

Cette possibilité permettrait de réduire d'autant le coût du permis, puisque, actuellement, les démarches d'inscription qui sont confiées aux seules écoles de conduite sont facturées entre 50 et 100 €.

Outre le gain de temps attendu, la dématérialisation de la procédure serait donc également une source d'économie pour le candidat (quel que soit le scénario retenu infra). Elle devrait être mise en oeuvre rapidement, en terme de lisibilité, et parce qu'elle conditionne une partie de la réforme envisagée. La date de la rentrée 2009 pourrait être retenue, après vérification de sa faisabilité par le ministère de l'intérieur.

La pratique mise en oeuvre en Suisse, apparemment à la satisfaction générale, comme semble le montrer le document joint (**cf. annexe 10 page 2**), sera probablement dans les prochaines années une procédure appelée à se généraliser.

- Programmation du jour de l'examen et optimisation des places offertes.

L'une des principales causes d'augmentation des coûts de la formation tient à l'incertitude quant à la date de passage de l'examen qui conduit le candidat à suivre des leçons supplémentaires pour se maintenir au niveau.

Les disponibilités obtenues grâce à un recentrage des activités des IPCSR et à la progression du taux de réussite à l'examen, mais également grâce à une gestion régionale des places qui pourrait introduire plus de fluidité que le système départemental actuel, devraient permettre à l'administration de s'engager à proposer au candidat une date pour l'épreuve pratique dans un délai maximum de 4 mois à partir du jour de l'inscription. Dans cette hypothèse, le candidat ferait lui-même sa demande auprès de la préfecture ou de la DDE, en y associant l'école de conduite.

Afin d'éviter des annulations à répétition, il faudrait prévoir qu'un candidat ne pourra postuler à une date d'examen qu'après avoir fait un bilan avec son école de conduite qui devrait lui préciser le temps minimum nécessaire à sa formation et la date prévisible à laquelle il sera prêt.

En concertation avec son école de conduite, le candidat devrait confirmer cette date. Un processus d'annulation est à prévoir, qui pénaliserait fortement les annulations de dernière minute sans motif valable. Cette solution conduit à penser que l'obligation de 20 heures forfaitaires, souvent mal comprise, deviendrait inutile.

Cette procédure qui permet de responsabiliser l'école de conduite et les élèves présente deux avantages :

- la place attribuée est celle du candidat et non plus celle de l'école de conduite ;
- elle clarifie les relations entre les différents protagonistes en fixant bien les responsabilités de chacun.

V.3.2. En organisant l'examen de l'épreuve théorique réglementaire en fin de troisième

Le passage de l'épreuve théorique réglementaire au collège pourrait avoir lieu dans les locaux occupés par l'Education Nationale, en fin d'année de troisième. L'organisation en serait

confiée à des agents de catégorie C, pris sur les effectifs actuels de l'administration et spécialement formés pour cette mission. Cette solution présenterait plusieurs avantages :

- une disponibilité supplémentaire des inspecteurs dont la plus-value pour cette tâche n'est pas avérée. (8 % de l'activité des inspecteurs au titre des examens, soit 5% des ETP totaux , ce qui équivaut à 65 postes) ;
- le candidat ferait l'économie des frais de préparation et de présentation à l'épreuve du code de la route (200 € environ) ;
- les écoles de conduite, à la différence de la situation actuelle, pourraient prendre en charge un nouvel enseignement obligatoire à la sensibilisation au comportement routier et à l'éco-conduite et se concentreraient sur la préparation à l'épreuve pratique dont le champ serait élargi.

Il conviendrait dans cette hypothèse que la validité du code soit portée de trois à cinq ans.

Au-delà de cette période - ou à défaut, pour ceux qui pour une raison ou pour une autre n'ont pas obtenu l'épreuve théorique ou doivent la repasser - les candidats auraient la possibilité de passer l'épreuve dans un centre type GRETA, dans un centre départemental dédié ou encore dans un centre qui aurait fait l'objet d'une délégation de service public. La préparation pourrait continuer à être assurée, pour ceux qui le souhaitent, dans une école de conduite.

En tout état de cause, l'accès à l'épreuve du code devrait être simplifié et sécurisé avec la mise en place de questionnaires à choix multiple, assisté par ordinateur, selon une procédure semblable à ce qui se fait aujourd'hui en Suisse (cf. **annexe 10 page 2**).

V.3.3. **En accompagnant financièrement les candidats les plus démunis**

Le service national permettait naguère à de nombreux jeunes, parmi les plus défavorisés, de passer gratuitement le permis de conduire et même le permis de poids lourds ou de transport en commun, source de professionnalisation future.

Le coût actuel de ces formations fait que ces jeunes, vivant dans des quartiers ou des zones rurales mal desservies, conduisent souvent sans permis et sont rejetés dans une pseudo-délinquance, puisque la voiture est le seul moyen de se déplacer, et donc d'accéder à un emploi.

Le permis de conduire, indispensable pour l'accès à la mobilité et à l'insertion sociale, doit donc rester accessible à tous, quel que soit l'environnement géographique, socio culturel et économique.

État et collectivités locales, mais aussi d'autres intervenants (fédérations professionnelles, mutuelles, assurances, associations..), conscients de ces enjeux, développent depuis longtemps, sans qu'on en possède une liste exhaustive, de nombreuses initiatives pour faciliter le financement de la formation indispensable à l'obtention du permis de conduire.

Le permis à un euro par jour et la bourse au permis de conduire en offrent deux exemples récents :

- Le dispositif « *permis à un euro par jour* », mis en place le 3 octobre 2005, pour le permis B vise à faciliter le financement d'une première formation au permis de conduire de la catégorie B et à favoriser l'accès à la formation des jeunes de 16 à 25 ans révolus. Ceux-ci peuvent en étaler le coût sur plusieurs mois, grâce à un prêt de 600, 800, 1 000 ou 1 200 euros dont les intérêts sont pris en charge par l'Etat.

Ce dispositif partenarial repose sur des conventions entre, d'une part, l'Etat et

les écoles de conduite, d'autre part l'Etat et les établissements de crédit.

Les écoles de conduite adhérentes souscrivent à une charte de qualité de la formation et à une garantie financière.

Au 30 septembre 2007, près d'une école de conduite sur deux était partenaire de l'opération, et près de 160 000 jeunes ont bénéficié du prêt depuis le lancement du dispositif.

Le montant des intérêts à régler par l'Etat aux établissements de crédit s'est élevé à 6,4 M€ la première année d'exercice et à 7,6 M€ la deuxième.

- Le dispositif « *bourse au permis de conduire* » s'adresse plus particulièrement aux jeunes de 18 à 25 ans qui ne disposent pas de ressources personnelles ou familiales suffisantes pour passer le permis de conduire et qui montrent une vraie motivation pour accomplir un travail d'intérêt collectif. En effet, la contrepartie demandée au jeune, outre le fait qu'il doit s'engager à suivre régulièrement sa formation au permis de conduire, consiste en la réalisation d'un projet d'action à caractère social ou humanitaire d'une durée de 40 à 50 heures.
- D'autres initiatives intéressantes ont été relevées, comme celle prise par la caisse solidaire du crédit mutuel Nord Europe qui propose un micro-crédit social pour financer la formation à la conduite, les CCAS des villes partenaires de la caisse bonifiant de deux points le taux proposé. Tous ces crédits sont garantis par le fonds de cohésion sociale géré par la caisse des dépôts et consignations.

V.3.4. **En sollicitant l'intervention des fonds de la formation professionnelle**

Aujourd'hui, l'accès au permis voiture n'est malheureusement pas appréhendé dans sa dimension professionnelle. Il se situe dans une définition banalisée, reposant sur une simple logique d'initiative familiale, sans lien apparent et direct avec un projet d'activité économique.

En 1990, 90 % des candidats aux permis poids lourds finançaient eux-mêmes leur formation. Aujourd'hui, les formations de plus de 90 % des stagiaires de la formation professionnelle sont financièrement prises en charge sur des fonds de branches professionnelles, fonds publics ou fonds sociaux.

Cette évolution est le résultat d'une prise de conscience par les institutionnels de la nécessité de disposer d'un permis de conduire poids lourd pour conclure un contrat de travail, dans un contexte de forte demande de recrutement des entreprises en matière de conducteurs professionnels.

Cette même logique sociale et professionnelle devrait être transférable pour ceux dont l'activité professionnelle implique des déplacements au volant d'une voiture.

Les organismes prenant pour tout ou partie en charge les financements et cofinancements de ces formations peuvent se répartir entre :

- les fonds collectés pour l'apprentissage,
- les fonds collectés par les organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA) des branches professionnelles (fonds de la formation continue, de la formation en alternance, du congé individuel de formation),
- les collectivités territoriales dans leurs vocations professionnelle et sociale.

Le rapport Bertrand, qui conserve toute sa pertinence, avait proposé d'ouvrir un chèque formation permis de 1 000 € suivant deux critères : faibles ressources familiales, recherche d'un

emploi dans un secteur professionnel nécessitant le permis. Cette proposition vient d'être reprise au niveau parlementaire par des députés qui préconisent la création d'un « compte-épargne permis de conduire ».

Certaines missions locales peuvent aujourd'hui expérimenter ce dispositif, en s'appuyant sur les financements d'Etat, par exemple les fonds pour l'insertion professionnelle des jeunes (FIPJ). Peu d'expériences sont néanmoins connues à ce stade.

Par ailleurs, il faudrait prévoir une procédure accélérée de préparation à l'examen et d'accès prioritaire à l'examen pour les demandeurs d'emploi. Cette procédure dérogatoire ne serait légitime que pour les candidats dont le contrat de travail est lié à la détention du permis de conduire.

V.3.5. **En impliquant de nouveaux partenaires**

Les expériences étrangères l'ont montré, les progrès en matière de formation et d'éducation à la conduite passent par une réflexion en amont des pouvoirs publics et des chercheurs sur les objectifs à atteindre et par une volonté de ceux qui sont les premiers concernés, les élèves, les enseignants et les évaluateurs de vouloir faire bouger les choses.

Rien ne peut cependant se faire sans que d'autres partenaires, comme les constructeurs, les assureurs, les associations, les responsables professionnels ou caisses d'assurance-maladie, etc.. soient associés à la démarche sur la mise en oeuvre des réformes. Chacun, sous une forme ou sous une autre, peut en effet apporter sa contribution. Les assureurs peuvent le faire en encourageant les bons conducteurs ou ceux qui prennent l'initiative de suivre périodiquement des stages de mise à niveau, les constructeurs en développant l'information auprès des écoles de conduite ou des conducteurs sur les progrès technologiques des systèmes de sécurité des automobiles qui développent de plus en plus la sécurité active, c'est-à-dire celle qui permet d'éviter l'accident grâce à l'interaction homme/machine.

Une récente étude commandée par la Commission de la sécurité des consommateurs (CSC) au Laboratoire national d'essais montre que la moitié des automobilistes n'est pas en mesure de citer les caractéristiques de conduite avec l'ABS (nécessité d'une pression continue en cas de vibration de la pédale de frein) ou les précautions d'usage des systèmes de correction de trajectoire (EPS) qui doivent être déconnectés sur route enneigée, glacée ou boueuse.

La CSC recommande aux constructeurs de poursuivre leurs efforts d'information et de faciliter l'accès des garagistes indépendants à la formation et aux informations techniques. La mission estime que les écoles de conduite devraient bénéficier d'une information prioritaire et qu'il est désormais urgent que le PNF prenne en compte le développement des équipements d'assistance à la conduite et les connaissances et savoir-faire nécessaires pour les maîtriser.

Comment en effet parler de développer l'auto-évaluation des élèves et l'éco-conduite, s'ils ne connaissent pas leur véhicule et ses potentialités ?

D'autres partenaires, tels les pétroliers ou les équipementiers pourraient être associés au montage financier de projets comme la création d'aires d'entraînement fermées, si notre pays souhaite à l'avenir s'orienter vers des exercices pratiques dans le cadre de la formation post-permis. **(cf. modèle suisse en annexe 10).**

Résumé des recommandations pour maîtriser les coûts :

8. augmenter le taux de réussite à l'examen pratique en passant d'un reçu sur deux à deux reçus sur trois ;
9. supprimer les frais d'inscription et de présentation à l'examen désormais dématérialisés ;
10. programmer le jour de l'examen et responsabiliser ainsi l'élève et l'école de conduite ;
11. organiser l'examen de l'épreuve théorique réglementaire en fin de troisième ;
12. accompagner financièrement les candidats les plus démunis, grâce à des dispositifs mis en oeuvre par l'Etat, les collectivités territoriales et les branches professionnelles :
 - intégration de la formation à la conduite dans tous les projets d'accès à un premier emploi qualifié par intervention des fonds de la formation professionnelle ;
 - développement de la mise en place du chèque formation permis ;
 - extension sur l'ensemble du territoire des écoles de conduite associatives ;
 - diffusion des informations sur la variété des dispositifs mis en oeuvre ;
 - développement des partenariats ;
13. envisager une procédure de préparation spécifique pour les demandeurs d'emploi et pour les candidats suivis en mission locale ;
14. 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.

V.4. Faire passer plus rapidement l'examen

Compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, la mission considère comme très improbable la possibilité de réduire les délais d'attente en recrutant plusieurs centaines d'inspecteurs supplémentaires au cours des prochaines années - sauf peut-être dans le cas particulier de l'Ile-de-France où l'urgence des besoins pourrait justifier un recrutement spécifique exceptionnel pendant un ou deux ans. Dès lors, l'un des objectifs prioritaires de la réforme dans le cadre de l'Etat consiste à dégager du « temps inspecteurs » à partir des effectifs actuels.

Trois mesures qui viennent d'être évoquées ci-dessus devraient déjà avoir pour effet de favoriser potentiellement un passage plus rapide de l'examen :

- la dématérialisation des procédures d'inscription à l'épreuve pratique peut permettre d'envisager une réduction des délais de deux à trois semaines puisque le début de la formation en école de conduite est conditionné à l'enregistrement préalable du candidat sur le fichier national du permis de conduire.
- le passage de l'épreuve théorique (partie réglementaire) en fin de troisième, sans intervention des inspecteurs, permettra également de dégager des disponibilités supplémentaires, et donc de réduire les délais d'attente.
- le regroupement d'un certain nombre de centres secondaires produirait les mêmes effets.

Une autre mesure pourrait également permettre de dégager du temps inspecteurs : une

nouvelle gestion du permis « groupe lourd ». Cette proposition, qui nécessite d'engager une large concertation avec tous les acteurs concernés, repose sur un double constat :

- pour passer le permis groupe lourd il est nécessaire d'avoir obtenu au préalable le permis B, délivré par un inspecteur du permis de conduire (IPCSR) ;
- l'obtention de ce permis est suivie d'une formation complémentaire de 8 semaines (FIMO) qui doit être effectuée dans un organisme de formation agréé par les pouvoirs publics, à l'exception des conducteurs occasionnels (*arrêté du 3 janvier 2008 publié au Journal Officiel du 29 janvier*) (**cf. annexe 11**).

Ce processus, à juste titre, extrêmement exigeant sur le degré de qualification attendu des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs conduit à s'interroger sur l'apport et la pertinence de l'intervention de l'inspecteur au moment de l'examen du permis groupe lourd dans un processus d'apprentissage qui apparaît avant tout professionnel.

Une telle orientation permettrait de dégager une disponibilité supplémentaire de l'ordre de 100 000 examens de catégorie B.

La mission pense donc que la sécurité routière et la collectivité dans son ensemble auraient intérêt à envisager de confier l'ensemble du processus de formation et de contrôle des connaissances à la filière professionnelle.

Cette proposition exige de mettre en place l'agrément des organismes de formation et de validation des connaissances et des compétences dans le cadre des réglementations et procédures habituelles en la matière (respect du principe de séparation de la formation et de la validation des acquis). Leur activité devrait être soumise au contrôle des inspecteurs et délégués du permis de conduire.

Une expérimentation pourrait débiter par le transport de marchandises.

Sans prendre en compte, à ce stade, les gains par ailleurs réalisés grâce à un taux de réussite à l'épreuve pratique qui passerait de 50 % à 70 %, l'ensemble de ces mesures devrait permettre de dégager entre 25 et 30% de temps inspecteur et de réduire les délais d'attente.

L'incitation récente proposée aux inspecteurs de compenser les absences prolongées de leurs collègues, grâce à l'augmentation de l'allocation pour examen supplémentaire portée le 1er février à 11€ 50, est une initiative qui devrait également favoriser l'atteinte de cet objectif.

Dans le cadre des engagements de diversification des tâches pris en 2003, il appartiendra au responsable de la structure en charge à la DDE de l'éducation routière de redéfinir les missions prioritaires des inspecteurs en concentrant leur activité sur l'examen des permis B et des deux-roues, mais également sur le contrôle de l'activité des écoles de conduite ainsi que sur celui du nouveau dispositif « groupe lourd » proposé ci-dessus.

Résumé des recommandations pour faire passer plus rapidement l'examen :

15. réduire les délais d'attente pour le permis B, en gérant différemment le permis groupe lourd, en complément de la dématérialisation des procédures d'inscription, du passage de l'épreuve théorique au collège et d'une réduction du nombre de centres secondaires.

V.5. Améliorer le pilotage du dispositif

La réforme envisagée ne peut aboutir dans ses différentes dimensions que si un responsable de sa mise en oeuvre est clairement identifié. A fortiori, la réponse à apporter afin d'assurer une plus grande fluidité et une plus grande efficacité pour le passage des examens plaide

pour cette mise en cohérence renforcée. Cette cohérence peut être recherchée soit dans le cadre du dispositif actuel au sein de l'Etat, soit en recourant à un opérateur tiers.

V.5.1. Dans le cadre du dispositif actuel

En désignant un pilote au niveau local et au niveau central.

V.5.1.1. *Au niveau local*

Au niveau local, il conviendrait d'achever la déconcentration lancée en 2003 dans les DDE en impliquant totalement les directeurs départementaux dans la gestion quotidienne du dispositif, en articulation et en cohérence avec le plan départemental d'action de sécurité routière animé et coordonné par le préfet.

Pour aller plus loin, le transfert des préfectures vers les DDE de 75 emplois temps plein (ETP) de catégorie C et de 25 ETP de catégorie B serait nécessaire pour leur permettre de gérer l'ensemble du processus d'organisation de l'examen. Il conviendrait également d'autoriser les services de l'équipement à consulter le fichier national du permis de conduire.

Pour que l'échelon déconcentré prenne toute sa dimension, un objectif local serait fixé chaque année par le préfet et le DDE, en cohérence avec l'objectif national. Par ailleurs une approche régionale de la gestion des inspecteurs pourrait être engagée et expérimentée, en particulier dans les départements de taille petite ou moyenne.

V.5.1.2. *Au niveau central*

Au niveau central, un meilleur pilotage peut être obtenu de trois manières différentes :

V.5.1.2.1. *Soit en renforçant l'autorité du délégué interministériel*

Celui-ci regrouperait véritablement sous son autorité fonctionnelle, pour cette mission, l'ensemble des services concernés (MEEDDAT, Intérieur, Éducation nationale, Jeunesse, Cohésion sociale, etc.). Il pourrait prendre le titre de délégué interministériel à l'éducation et à la sécurité routières.

Cette organisation serait d'autant plus justifiée que les compétences du délégué interministériel seront prochainement recentrées. Elle est facile à mettre en place dès lors que l'arbitrage interministériel est rendu en ce sens. Toutefois sa lisibilité et sa cohérence ne sont peut-être pas suffisantes, car elle s'intégrera dans les missions plus larges du délégué.

V.5.1.2.2. *Soit en créant un service à compétence nationale (SCN)*

- rattaché directement au ministre dont il relève, il est créé par décret en Conseil d'Etat ;
- disposant d'une autonomie moins importante, il est rattaché à un directeur d'administration centrale et créé par arrêté du ministre.

Afin de donner plus de force au SCN qui aurait en charge le processus d'éducation et de validation, la première formule paraît préférable.

Le SCN peut avoir une large autonomie de gestion. Il peut disposer d'un budget annexe. Les personnels sont soumis aux règles statutaires de la fonction publique, mais il est possible de déroger à cette règle en autorisant le recrutement d'agents contractuels pour compléter les effectifs nécessaires pour assurer le passage des examens, dès lors qu'il disposerait de ressources propres que

seraient des droits d'examen affectés à son budget annexe.

Mais il conviendrait que la création du SCN-Permis de conduire s'accompagne du maintien des services déconcentrés mis en place dans les DDE depuis 2003, pour conserver l'efficacité et la motivation de cet échelon.

Or, les textes actuels ne permettant pas à un SNC d'avoir des services déconcentrés, la formule ne paraît pas adaptée aux modalités du pilotage envisagé. A cet égard la formule du SNEPC expérimentée jusqu'en 1984 avait déjà montré ses limites, notamment sur ce point.

V.5.1.2.3. *Soit en créant une agence de service public*

La création d'agences de service public est prévue, conformément aux conclusions du CMPP du 12 décembre 2007.

Créées au sein de l'Etat, ces agences seraient de véritables structures autonomes en charge de la mise en oeuvre des politiques publiques, faisant face à une charge donnée dans les meilleures conclusions de qualité et d'efficience.

Leurs personnels seraient des agents publics.

Elles pourraient disposer de services déconcentrés.

Elles seraient dotées de beaucoup d'autonomie dans leur gestion en matière budgétaire, comme de gestion des ressources humaines (GRH).

Elles seraient soumises, à partir d'un contrat pluriannuel d'objectifs et de moyens, à un contrôle de leur performance.

Leur organe de gouvernance associerait des personnalités qualifiées, des usagers, des professionnels, des représentants de la jeunesse.

Les IPCSR et les délégués y trouveraient leur place sans difficulté, aux côtés d'autres agents administratifs ou contractuels.

L'INSERR (Institut national de sécurité routière et de recherche) pourrait être intégré dans l'Agence. C'est en effet un GIP qui arrive à échéance en juin 2009.

L'Agence regrouperait l'ensemble des services centraux et déconcentrés en rapport avec la problématique permis de conduire.

Dès 2008, des expérimentations de ce dispositif doivent être menées. La DGME - ministère du Budget, des comptes publics et de la formation publique est chargée de coordonner ces expérimentations.

V.5.2. *Dans le cadre d'une organisation confiée à un opérateur tiers*

Hors du cadre strict de l'Etat, d'autres solutions peuvent être envisagées, confiant à un opérateur spécialisé notamment le passage des examens (**cf. Pays-Bas annexe 12 et Allemagne**). Il convient toutefois de souligner que quel que soit le scénario retenu, il devra s'accompagner, comme c'est le cas dans ces pays :

- du maintien d'un échelon d'Etat en charge de la réglementation et du contrôle de ces structures, comme cela se passe par exemple en Allemagne,
- d'un cahier des charges très strict définissant les missions de service public.

V.5.2.1. *Par création d'un Groupement d'intérêt public (GIP)*

Les GIP sont des personnes morales de droit public, dotées de l'autonomie financière qui associent pour une durée déterminée des personnes publiques et des personnes privées.

Ils ont été créés à l'origine par la loi du 15 juillet 1982 pour répondre au besoin d'associer des financements publics et privés en matière de recherche et de technologie.

La problématique de l'association de capitaux publics et privés n'est pas actuellement au coeur de la problématique permis de conduire.

Pour cette raison, mais aussi parce qu'un GIP est à durée déterminée, la formule ne paraît pas satisfaisante en matière d'organisation et de passage des examens du permis de conduire, sauf à s'orienter vers un système de formation post-permis semblable à celui de la Suisse où il serait nécessaire de réunir des financements pour construire des centres de conduite.

V.5.2.2. *Par création d'un établissement public*

La création d'un établissement public, qu'il soit administratif (EPA) ou industriel et commercial (EPIC), pourrait trouver sa justification dans la nécessité d'individualiser clairement le service public en charge de l'examen du permis de conduire, d'associer très directement dans son conseil d'administration tous les partenaires concernés, et bien sûr d'assurer un passage plus rapide des examens.

La création d'un établissement public soulève nécessairement la question de savoir si elle requiert l'ouverture d'une catégorie nouvelle. Si la catégorie n'existe pas, une loi est nécessaire. Il semblerait que l'on se trouve dans ce dernier cas de figure.

Les personnels d'un établissement public administratif sont des agents publics. Dans ces conditions, les inspecteurs du permis de conduire n'auraient aucune difficulté pour servir dans cette structure.

Les personnels d'un établissement public industriel et commercial sont en principe des agents de droit privé. Toutefois, il est possible que les inspecteurs puissent être détachés au sein de cette structure.

La compétence de cet établissement public pourrait être étroite ou large, sachant que le contenu des examens resterait de la compétence directe de l'État :

- compétence étroite, limitée au passage des examens du permis de conduire
 - × enregistrement en liaison avec les préfectures ou les DDE et convocation des candidats ;
 - × programmation et déroulement des épreuves ;
 - × remontée des statistiques et transmission des résultats vers les préfectures pour édition du titre ;
 - × recrutement et formation des examinateurs.
- compétence large
 - × prise en charge et gestion des centres d'examen (y compris la révision de la carte des centres) ;
 - × contrôle des écoles de conduite et des centres de récupération de points ;
 - × suivi de la qualité des épreuves et de l'harmonisation des évaluations.

Le choix en faveur d'un établissement public à compétences élargies paraît s'imposer

afin de donner une lisibilité et un poids maximal à la structure et lui permettre de remplir efficacement sa mission.

Trois points méritent toutefois d'être évoqués : le rattachement de la structure au niveau central, son budget et les droits d'examen, le positionnement des actuels services déconcentrés.

Sur le premier point, il paraît logique que le nouvel établissement soit rattaché au MEEDDAT. Toutefois, à défaut d'imaginer un rattachement au ministère de l'Intérieur, il conviendra pour le moins, en terme d'efficacité, de bien préciser son positionnement par rapport aux procédures actuelles ou à venir de gestion des titres sécurisés par l'ANTS (Agence nationale des titres sécurisés).

Sur le second point : les établissements publics sont dotés d'un budget autonome, distinct de celui de l'autorité de rattachement.

L'origine des ressources est variable (crédits budgétaires, subventions, produits d'emprunts, ressources à caractère fiscal, dons et legs, produits d'exploitation...).

Le budget est parfois exclusivement alimenté par une subvention étatique – ou par des ressources propres.

Sauf si l'État assure par un moyen ou un autre la totalité des recettes nécessaires pour le fonctionnement et les investissements de l'établissement, il est alors évident que celui-ci aura à sa charge un certain nombre de dépenses non compensées (frais de déplacements, matériels d'examen, entretien et investissement des centres, formation des agents, rémunération des agents...).

Le total des dépenses susceptibles de ne pas être compensées s'élèverait en première estimation à 70/80 millions d'euros, conduisant à envisager une recette en provenance d'un droit d'examen qui s'élèverait à environ 50 euros par candidat pour une épreuve.

Sur le troisième point, en ce qui concerne l'échelon local, la logique du système conduirait à créer des structures distinctes des structures existantes dans les locaux des DDE. Outre qu'une telle solution conduirait à des dépenses nouvelles, elle présenterait l'inconvénient de détruire des synergies, d'éloigner l'action dans le domaine du permis de conduire des autres actions de sécurité routière conduites par les DDE et les préfets, et peut-être de démotiver l'échelon local. Il paraîtrait donc souhaitable de conserver au niveau local un type d'organisation proche de l'actuel, en s'inspirant par exemple de ce qui a été mis en place pour l'ANRU ou l'ANAH.

L'ANRU a pour délégués territoriaux les préfets et des correspondants dans les DDE (services habitat-ville) qui réalisent l'instruction des projets et les suivent après signature avec les collectivités locales. Le partenariat ANRU-État est réglé par une convention entre l'ANRU et le MEEDDAT.

Pour l'ANAH, le système est un peu différent. Il existe des directeurs régionaux de l'ANAH hors services de l'État qui supervisent des délégations locales qui sont, elles, dans les DDE.

La formule de l'établissement public, qui a fait ses preuves dans de nombreux domaines, serait probablement efficace, mais au prix d'une certaine lourdeur de fonctionnement et d'un rétablissement probable des droits d'examen.

V.5.2.3. Par délégation de service public (DSP)

Au terme de la loi du 11 décembre 2001, la DSP est l'ensemble « *des contrats par lesquels une personne de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé dont la rémunération est substantiellement liée au résultat d'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou*

d'acquérir des biens nécessaires au service ».

La décision de déléguer un service public doit pouvoir être justifiée par la personne publique. Les motivations peuvent être de plusieurs sortes :

- faire financer un équipement par le délégataire ;
- idée que la gestion privée sera plus efficace que la gestion publique ;
- possibilité de recourir à de grandes sociétés délégataires dégageant des économies d'échelle sur de nombreux contrats, répercutées sur le coût du service.

Dans le cas d'espèce, cette solution consisterait à déléguer la mission d'organisation et de passage de l'examen du permis de conduire à certains « *testeurs* » privés agréés. L'appel d'offres serait européen. Un cahier des charges très précis devrait être élaboré par la puissance publique.

Dès lors, cette solution qui poserait probablement la question du transfert des IPCSR, rendrait nécessaires des modifications de texte et se traduirait par la création d'un droit d'examen :

- La question du transfert des inspecteurs

La délégation de service public ne concernera que le passage des examens. En conséquence, 250 inspecteurs du permis devront être maintenus dans les services de l'Etat pour la réalisation des différentes missions de contrôle des centres d'examen, mais aussi des établissements d'enseignement de la conduite et des organismes de formation à la sécurité routière.

Le nouvel opérateur proposera aux autres inspecteurs de rejoindre l'établissement créé.

Il est possible qu'une partie des inspecteurs du permis de conduire, agents titulaires de la fonction publique, refuse de rejoindre le secteur privé.

Dans ce cas, l'opérateur privé devra procéder au recrutement et à la formation *ex nihilo* de nouveaux examinateurs, probablement de l'ordre de 1 200, en conformité avec les dispositions contraignantes de la troisième directive européenne sur le permis de conduire (minimum 8 semaines de formation obligatoire, respect d'un plan qualité), tandis qu'il conviendra de mettre en place un plan de reconversion pour les inspecteurs qui souhaiteront rester dans le secteur public.

- Des modifications de textes

L'article R 221.3. du Code de la route précise que « *le permis de conduire est délivré par le préfet sur l'avis favorable soit d'un inspecteur du permis de conduire, soit d'un agent public appartenant à une des catégories fixées par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière* ».

Le scénario consistant à déléguer l'organisation du service public des examens du permis de conduire à une ou plusieurs personnes privées nécessiterait donc une refonte globale des textes réglementaires actuels et par ailleurs l'élaboration de nouveaux textes pour encadrer cette activité.

- La création de droits d'examen

La mise en place de cette DSP se traduirait par la nécessité d'instaurer des droits d'examen afin naturellement de couvrir une part substantielle des charges de l'opération, comme dans le cas de l'établissement public et probablement au même niveau.

Il ressort des analyses qui précèdent que, pour les raisons évoquées, mais aussi dès lors qu'il ne paraîtrait pas opportun de rétablir des droits d'examen, la formule de l'agence de service public, telle qu'elle se dessine dans le cadre de la réflexion de la RGGP et de la direction générale de la modernisation de l'Etat apporte la réponse la plus satisfaisante :

- en terme de lisibilité, avec un pilotage très individualisé ;

- en terme de cohérence, puisqu'elle permet de regrouper tous les agents et services concernés au niveau national et au niveau local- sans poser de problèmes statutaires.

Cette agence devrait être soumise dès sa création à un contrat pluriannuel d'objectif et à un contrôle de sa performance – par rapport à l'objectif global du taux de réussite des candidats, mais aussi par rapport aux mesures d'accompagnement.

Trois ans après sa création les objectifs qui lui auraient été fixés pourraient faire l'objet d'une évaluation. S'il devait apparaître qu'ils n'ont pas été atteints, il pourrait être envisagé alors de recourir à une délégation de service public.

Résumé des recommandations pour améliorer le pilotage dans le système actuel :

16. achever la déconcentration et renforcer la fonction management des DDE et des délégués ;
17. créer une agence de service public ;
18. en cas d'échec, envisager de recourir à une délégation de service public.

VI. CONCLUSION

Au cours de cette mission, beaucoup d'acteurs passionnés par leur métier et par les responsabilités qui leur sont confiées ont été rencontrés.

La mission les remercie pour leur disponibilité et leurs contributions.

Leurs réflexions, leurs propositions ont nourri le travail des auteurs de ce rapport, qui malgré les contraintes d'ordre technique, juridique, économique et social, ont tenté de dégager un axe de progression, en définissant un objectif clair : assurer en première présentation le succès de deux candidats sur trois au permis de conduire B, en proposant les mesures d'accompagnement nécessaires en termes de formation, d'évaluation, de coût, de délai et de pilotage de la réforme.

Une concertation plus large doit désormais être engagée sur ces propositions, conformément aux orientations fixées par le gouvernement.

Sans préjuger bien évidemment les dispositions qui seront arrêtées à l'issue de cette concertation, la mission souhaite que ces propositions puissent permettre à chacun de progresser dans le sens de l'intérêt général en prenant conscience que l'apprentissage de la conduite – comme toutes les formes d'apprentissage – est quelque chose de complexe qui nécessite une véritable implication de l'élève, de l'enseignant et de l'examineur. C'est de cette façon que, collectivement, nous pourrons à l'avenir, faire encore progresser la sécurité routière pour atteindre les objectifs - ambitieux mais essentiels - de réduction du nombre de victimes sur la route.

Résumé des principales recommandations

1. augmenter le niveau de recrutement et de formation des enseignants de la conduite ;
2. confier aux inspecteurs et aux délégués, dans le cadre de la diversification de leur activité, un contrôle effectif de la pédagogie des écoles de conduite ;
3. organiser un processus de formation en trois temps et quatre phases :
 - validation de la partie réglementaire du code en fin de troisième au collège,
 - sensibilisation aux questions de comportement et à l'éco-conduite en auto école en même temps que la préparation à l'épreuve pratique,
 - mise en place d'une formation complémentaire obligatoire dans l'année qui suit l'obtention du permis (post-permis),
4. prendre de nouvelles initiatives pour développer l'apprentissage anticipé de la conduite ;
5. privilégier une validation des compétences plus personnalisée, ce qui nécessite la mise en place d'une formation initiale et continue des inspecteurs et des délégués ;
6. harmoniser dans les deux ans les taux de réussite aux examens entre inspecteurs ;
7. améliorer les conditions matérielles d'accueil et rendre les examinateurs plus disponibles grâce à une restructuration des centres d'examen ;
8. augmenter le taux de réussite à l'examen pratique en passant d'un reçu sur deux à deux reçus sur trois ;
9. supprimer les frais d'inscription et de présentation à l'examen désormais dématérialisés ;
10. programmer le jour de l'examen et responsabiliser ainsi l'élève et l'école de conduite ;
11. organiser l'examen de l'épreuve théorique réglementaire en fin de troisième ;
12. accompagner financièrement les candidats les plus démunis, grâce à des dispositifs mis en oeuvre par l'Etat, les collectivités territoriales et les branches professionnelles :
 - intégration de la formation à la conduite dans tous les projets d'accès à un premier emploi qualifié par intervention des fonds de la formation professionnelle ;
 - développement de la mise en place du chèque formation permis ;
 - extension sur l'ensemble du territoire des écoles de conduite associatives ;
 - diffusion des informations sur la variété des dispositifs mis en oeuvre ;
 - développement des partenariats ;
13. envisager une procédure de préparation spécifique pour les demandeurs d'emploi et pour les candidats suivis en mission locale ;
14. 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 ;
15. réduire les délais d'attente pour le permis B, en gérant différemment le permis groupe lourd, en complément de la dématérialisation des procédures d'inscription, du passage de l'épreuve théorique au collège et d'une réduction du nombre de centres secondaires ;
16. achever la déconcentration et renforcer la fonction management des DDE et des délégués
17. créer une agence de service public ;
18. en cas d'échec, envisager de recourir à une délégation de service public.

Liste des annexes

ANNEXE 1 : lettres de mission

ANNEXE 2 : liste des personnes rencontrées

ANNEXE 3 : contrat de formation

ANNEXE 4 : observatoire des prix du permis de conduire

ANNEXE 5 : directives communautaires

ANNEXE 6 : tableau comparatif en Europe

ANNEXE 7 : circulaire de mars 2003 sur la déconcentration de la gestion des services des examens du permis de conduire

ANNEXE 8 : liste des centres d'examen

ANNEXE 9 : note sur le coût du permis de conduire

ANNEXE 10 : organisation de la formation à la conduite et de l'examen du permis en Suisse

ANNEXE 11 : rapport de mission aux Pays-Bas

ANNEXE 12 : arrêté du 3 janvier 2008 sur la mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier

ANNEXE 13 : liste des sigles utilisés



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Paris, le 18 DEC. 2007

Nos réf. : FH/IQ/07009658

Le Ministre d'État

et

Le secrétaire d'État
chargé des transports

à

Monsieur le Vice-président du Conseil
général des Ponts et Chaussées

Objet : Modernisation du permis de conduire

Une formation trop chère, un examen trop difficile, des délais de passage trop longs : telles sont les observations que formulent fréquemment nos concitoyens au sujet du permis de conduire. A cela, il convient d'ajouter que la formation initiale est jugée inadaptée aux enjeux de la sécurité routière : les jeunes de 18 à 25 ans représentent 13 % de la population mais 27 % des tués sur la route.

Une comparaison avec les autres pays européens peut conduire à nuancer les critiques, en ce qui concerne le coût de la formation et la difficulté de l'examen. En revanche, même si les écoles de conduite connaissent des situations très différentes, il est indéniable que les délais de présentation aux épreuves pratiques sont trop longs.

Pour améliorer cette situation, le Conseil de modernisation des politiques publiques a décidé lors de sa première réunion, le 12 décembre 2007, de moderniser l'organisation de l'examen du permis de conduire et de la confier à un opérateur spécifique.

Dès lors deux options sont envisageables : la création d'un opérateur public ou une délégation au secteur privé. Dans les deux cas, il est nécessaire de revoir non seulement l'organisation administrative de l'examen mais aussi les conditions de préparation des candidats, et plus généralement le système de formation à la conduite. En effet, seule une réforme globale permettra d'améliorer à la fois la qualité du service rendu aux candidats et la sécurité des jeunes conducteurs.

./.

Par ailleurs, s'agissant d'un examen présenté par plus de 700 000 nouveaux candidats chaque année, la réforme du permis de conduire doit se fonder sur une analyse détaillée de la situation actuelle, en France comme dans les pays comparables.

Nous souhaitons donc que vous meniez un audit approfondi de l'organisation de la formation à la conduite et de l'examen du permis de conduire, et que vous étudiez les deux options mentionnées plus haut en vous attachant à évaluer les améliorations escomptées dans chaque cas.

Il conviendrait notamment que vous proposiez le périmètre des missions à confier au nouvel opérateur, en les limitant à l'organisation des épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire ou en incluant, s'il s'agit d'un opérateur public, certaines missions de contrôle des délégués et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, à commencer par le contrôle des établissements d'enseignement de la conduite et des centres de récupération de points du permis de conduire.

Dans l'hypothèse où serait créé un opérateur public spécifique, il conviendrait aussi d'apprécier les avantages et les inconvénients des différents statuts juridiques envisageables : établissement public à caractère administratif, établissement public à caractère industriel et commercial, groupement d'intérêt public ou autre.

L'importance de la réforme envisagée rend impérative une concertation avec l'ensemble des parties prenantes à la formation, à l'examen et à la sécurité routière, en particulier les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et enseignants de la conduite. Dans ce cadre, les perspectives professionnelles ouvertes aux inspecteurs devront être étudiées avec soin.

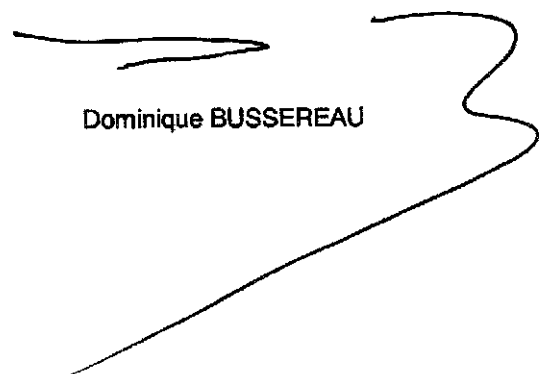
Enfin, toutes les réflexions conduites devront intégrer la nécessité d'améliorer rapidement la sécurité des jeunes conducteurs, y compris par la mise en œuvre de réformes lourdes, aboutissant par exemple au développement significatif de la conduite accompagnée ou à l'instauration de rendez-vous pédagogiques après la délivrance du permis de conduire, dans la période sensible où les jeunes conducteurs gagnent en assurance et sont plus fréquemment victimes d'accidents.

Qu'il s'agisse de l'analyse de la situation actuelle ou des propositions de réforme, nous vous demandons d'appuyer vos travaux sur les pratiques en cours dans les autres pays de l'Union européenne et sur l'évolution de la politique communautaire en la matière.

Nous attachons du prix à ce que votre rapport nous soit remis d'ici le 31 mars 2008, afin d'éclairer les décisions qui seront prises en tout état de cause au premier semestre 2008.



Jean-Louis BORLOO



Dominique BUSSEAU



1305005 000015 01 105 DEATHWALL 5000 DARIO CERDEY 00 01 STANDARD 01 10 07 10 07 01 10 07 00 00

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables et le secrétaire d'Etat aux transports ont demandé au conseil général des Ponts et Chaussées de mener un audit approfondi de l'organisation de la formation à la conduite et de l'examen du permis de conduire, et d'étudier les deux options mentionnées plus haut en évaluant les améliorations escomptées dans chaque cas.

Dans ce cadre, la mission pourra notamment proposer le périmètre des missions à confier au nouvel opérateur, en les limitant à l'organisation des épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire ou en incluant, s'il s'agit d'un opérateur public, certaines missions de contrôle des délégués et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, à commencer par le contrôle des établissements d'enseignement de la conduite et des centres de récupération de points du permis de conduire.

S'agissant de l'hypothèse d'un opérateur public spécifique, il conviendra aussi d'apprécier les avantages et les inconvénients des différents statuts juridiques envisageables : établissement public à caractère administratif, établissement public à caractère industriel et commercial, groupement d'intérêt public ou autre.

L'importance de la réforme envisagée rend impérative une concertation avec l'ensemble des parties prenantes à la formation, à l'examen et à la sécurité routière, en particulier les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et les enseignants de la conduite. Dans ce cadre, les perspectives professionnelles ouvertes aux inspecteurs devront faire l'objet d'une attention particulière.

Enfin, toutes les réflexions conduites devront intégrer la nécessité d'améliorer rapidement la sécurité des jeunes conducteurs, sans s'interdire des réformes de fond telles que le développement significatif de la conduite accompagnée, ou l'instauration de rendez-vous pédagogiques après la délivrance du permis de conduire dans la période sensible où les jeunes conducteurs gagnent en assurance et sont plus fréquemment victimes d'accidents.

Qu'il s'agisse de l'analyse de la situation actuelle ou des propositions de réforme, la mission appuiera ses travaux sur les pratiques en cours dans les autres pays de l'Union européenne et sur l'évolution de la politique communautaire en la matière.

La compétence en la matière étant partagée avec le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, je souhaite que vous puissiez participer aux travaux de cette mission précitée à compter du 19 février.

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

Cordialement,


Michel DELPUECH



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

**Conseil général
des Ponts et Chaussées**

La Défense, le 20 DEC. 2007

Le Vice-Président

Nos réf. : 005621-01

Note

à

Monsieur Dominique LEBRUN,
inspecteur général de l'équipement

Par note du 18 décembre 2007, le Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables et le Secrétaire d'Etat chargé des transports ont demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission sur l'organisation de la formation à la conduite et de l'examen du permis de conduire.**

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 005621-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait des Ministres de disposer du rapport final d'ici le 31 mars 2008.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission à la présidente de la 2^{ème} section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables et au Secrétaire d'Etat chargé des transports.

Claude MARTINAND

Copies : Mme la Présidente et Mme la Secrétaire de la 2ème section

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

**Conseil général
des Ponts et Chaussées**

La Défense, le 1 FEV. 2008

Le Vice-Président

Nos réf. : 005621-01

Note (1)

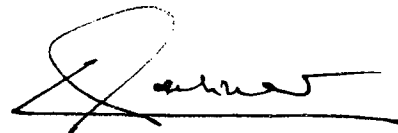
à

Monsieur le Ministre d'Etat,
Ministre de l'écologie, du développement
et de l'aménagement durables

Monsieur le Secrétaire d'Etat
chargé des transports

Par note du 18 décembre 2007, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission sur l'organisation de la formation à la conduite et de l'examen du permis de conduire.**

Je vous informe que j'ai désigné **M. Dominique LEBRUN**, inspecteur général de l'équipement, pour effectuer cette mission. Il sera assisté de **M. Firmino FRACCARO**, inspecteur de l'équipement.



Claude MARTINAND

(1) Cette note annule et remplace celle datée du 20 décembre 2007.

Liste des personnes rencontrées

Ministères

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire

■ Cabinet du Ministre	- M. Christian FREMONT Directeur du cabinet -M. Franck HUIBAN Conseiller Technique
■ Cabinet du secrétaire d'Etat chargé des transports	- M. Michel WACHENHEIM Directeur du cabinet
■ Secrétariat Général	- M. Didier LALLEMENT Secrétaire Général - M. Pascal LUCIANI Responsable de la mission modernisation - M. Paul WEICK Chargé de mission
■ CGPC	- M. Hubert PEIGNÉ Coordinateur interministériel pour l'usage du vélo - M. Claude LIEBERMANN Président du CSECAOP - Audition du collège transports terrestres
■ Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)	- Mme Cécile PETIT Déléguée Interministérielle et Directrice - M. Georges ASCIONE Conseiller Education Nationale - M. Marc MEUNIER Sous Directeur de l'Education Routière - M. Jean Pierre FOUGERE Adjoint au Sous Directeur - M. Gérard CHATAIGNER Sous Directeur Actions Transversales et Ressources - M. David ZAMBON Adjoint au Sous Directeur

■ Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)	- Mme Elisabeth GRILLON Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière - M. Guillaume PASSARD Chef du bureau - Mme Françoise MORIN Chef du bureau du permis de conduire - Mme Anne-Lise GAILLOT Bureau de l'animation de la politique éducative - M. Jean François ROBRIQUET Chef du bureau des ressources - M. Christian MACHU Chargé de mission - M. Nicolas LETERRIER Chargé d'étude bureau des équipements et de la sécurité de la route.
--	--

■ Direction Départementale de l'Équipement de Seine et Marne	- M. Francis OZIOL Directeur - Mme Yvonne DUMAS Déléguee du permis de conduire - M. Thierry GIRAUD Inspecteur du permis de conduire
--	---

■ Direction Départementale de l'Équipement de Seine-St-Denis	- M. Patrick BERG Directeur - M. Philippe PERRAIS Directeur adjoint - M. Dominique BOUTON Chef du service éducation routière - M. Jean-Pierre OLIVE Délégué du permis de conduire - Mme Annick ROZE-WANG Délégué du permis de conduire
--	--

Ministère de l'Interieur, de l'Outre-Mer et des Collectivités Territoriales

■ Cabinet du Ministre	- M. Daniel LE MERCIER Conseiller pour la sécurité
■ Secrétariat général	- Mme Bernadette MALGORN Préfète, Secrétaire générale

■ Direction de la modernisation et de l'action territoriale	- M. Jean-Paul CELET Sous-directeur de l'administration territoriale
---	--

■ Direction des libertés publiques et des affaires juridiques	- M. Laurent TOUVÉ Directeur - M Pierre SALLES Sous -Directeur de la circulation routière - Mme Anne LEBRUN Adjointe au Sous-Directeur - M. Marc CASTAING Adjoint au Chef du Bureau du FNPC - Mme Marie THALABARD-GUILLOT Adjointe au Chef du Bureau BCPA
---	---

■ Agence des Titres Sécurisés	- M. Raphaël BARTOLT Préfet, Directeur
-------------------------------	--

■ Préfecture de l'Eure	- M. Richard SAMUEL Préfet - M. Raymond FRECHARD Directeur de la réglementation et des Libertés Publiques - M. Luc MEURICE Chef du Bureau des usagers de la route - M. Georges GUION Chef du service sécurité, contrôle et prévention des risques à la DDE
------------------------	---

Ministère de l'Éducation Nationale

■ Direction générale de l'enseignement scolaire	- M. Jean Louis NEMBRINI Directeur Général - Mme Jacqueline BLOAS GONIN Chef du Bureau des Collèges
---	--

Ministère du Budget, des Comptes Publics et de la Fonction Publique

■ Direction générale de la modernisation de l'Etat	- M. Pascal OTHEGUY - M. Alexandre MONTAY Equipe RGPP DGME
--	--

Haut commissariat aux solidarités actives

■ Haut commissariat aux solidarités actives	- M. Martin HIRSCH Haut commissaire - M. Jean Benoit DUJOL Chargé de mission - M. Etienne GRASS Chargé de mission
---	---

Assemblée Nationale

■ Assemblée Nationale	- Mme Chantal BOURRAGUÉ Députée de la Gironde - M. Bernard GERARD Député du Nord
-----------------------	---

Union Européenne

■ Commission	- M. Enrico GRILLO PASQUARELLI Directeur des transports, direction générale transports, énergie - M. Joël VALMAIN Expert national détaché auprès de la Commission
--------------	--

AMF

■ Association des Maires de France	- M. Sylvain BELLION Responsable de département - Mme Geneviève RUMEAU Chargée d'études
------------------------------------	--

ADF

■ Assemblée des départements de France	- M. Jean-Yves KRATTINGER Président de la commission transports et aménagement du territoire, Sénateur de la Haute-Saône - M. Jean-Paul WOLBRON Chargé d'études
--	--

Syndicats des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière

■ FO-SNICA	- M. Christian GROLIER Secrétaire Général - M. Laurent LE FLOCH - M. Patrick CHOPIN - M. Yann HAMON
------------	---

■ Confédération Générale des Travailleurs (CGT)	- M. Alain SIMEON IPCSR - Mme Ivan CANDE SNPTAS-CGT - M. Vincent LORENTE SNPAS-CGT - Mme Chantal GUICHENU DSCR/Actions Transversales - Mme Christiane CHANLIAU DSCR-ER1
---	---

■ Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT)	- M. Hubert LE BRETON Secrétaire Général - M. André CHAUDRON IPCSR
--	---

Syndicats Professionnels des Ecoles de Conduite

■ Branche Formation des Conducteurs (CNPA)	- M. Daniel BLOT Président - M. Philippe MALPIECE Secrétaire Général
--	---

■ Union Nationale des Indépendants de la Conduite (UNIC)	- M. Philippe COLOMBANI Président - M. Joël CASSEGRAIN Vice président - Mme Marie MARTINEZ Secrétaire Général - Mme Georgette MINDIGAL Trésorière - M. Thibault DROINTET Délégué départemental du 93
■ Association Nationale pour la Promotion de l'Éducation Routière (ANPER)	- M. Loïc TURPEAU Président - M. Pierre LEMAYITCH Secrétaire Général
■ Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la conduite (UNIDEC)	- M Jean-Louis BOUSCAREN Président délégué Général
■ Ecole de Conduite Française (ECF)	- M. Gérard ACCOURT Président - M. René CHOMETTE Directeur ECF-Lyon
■ Centre d'éducation routière (CER)	- M Alain DOUCHEZ Président - M. Philippe AUGÉ Conseiller en formation - M. Jean DARRIGRAND Ancien président
■ Chambre nationale des salariés responsables de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière (CNSR)	- M. Jean-Pierre MARTIN Président

■ SNECCER-UNSA	- M. Jean-Claude BARNABÉ
----------------	---------------------------------

Experts

■ INRETS	- M. Jean Pascal ASSAILLY Chercheur
----------	---

■ INSERR	- M. Jean-Marc SANGOUARD Directeur
----------	--

■ UNSA	- M. Olivier DEBLIQUIS Inspecteur du permis de conduire
--------	---

■ Fédération Française des Automobiles Club	- M. Christian GERONDEAU Président
---	--

■ Groupement des professionnels du contrôle technique automobile	- M. Bernard BOURRIER Président Autovision - Mme Martine HOULIERE Présidente directrice générale SECURITEST - M. Axel NOACK Président du Directeur DEKRA - M. Bernard DESBOUVRY Directeur général SECTA
--	--

■ Beltoise Evolution	- M. Jean Pierre BELTOISE - M. Julien BELTOISE
----------------------	---

■ Codes Rousseau	- M. Michel GOEPP Président
------------------	---------------------------------------

■ Veolia Environnement	- M. Christian DAPILLY Directeur Adjoint des ressources humaines - M. Bertrand BARTHELEMY Directeur de la formation Veolia Transport - M. Nicolas LONJOU Directeur Formation Veolia propre
------------------------	--

■ Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment de l'Eure	- M. Gabriel DESGROUAS Président - M. Patrick LE FEU Secrétaire Général
---	--

■ BTP CFA Evreux	- M. Mario DEFLERS Bureau d'éducation et d'accompagnement social
------------------	--

Constructeurs automobiles

■ Renault	- M. Jean Yves LE COZ Directeur des projets avancés sécurité - M. Luc BASTARD Délégué à l'environnement
-----------	--

Associations

■ Prévention routière	- M. Bernard POTTIER Président - M. Pierre GUSTIN Délégué Général - M. Jean Yves SALAÜN Délégué Général Adjoint - M. Emmanuel RENARD Directeur de l'éducation et de la sécurité
-----------------------	--

■ Ligue contre la violence routière	- Mme Chantal PERRICHON Présidente
-------------------------------------	--

■ Association FARE	- Mme Catherine LESTRE DE REZ Chargée du développement
--------------------	--

■ AFT-IFTIM	- M. Bernard PROLONGEAU Président
-------------	---

■ Conseil national de la jeunesse	- M. Delphine N'GUYEN Déléguée nationale auprès des conseils de la jeunesse - M. Frédéric BADINA Président commission Europe - M. Rémi BELIN Président de la commission de parcours individuel
-----------------------------------	--

Assurances

■ Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA)	- M. Jean PECHINOT Responsable du département automobile - Mme Ludivine DANIEL Département Automobile
--	--

■ Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances (GEMA)	- M. Alexandre DINER Secrétaire Général
--	---

Organismes étrangers

■ CBR - PAYS BAS	- M. René CLASSEN Chef du département Innovation du Trafic - M. HUBERT G.M. SMEETS Département trafic et législation
------------------	---

■ VD TUV-Allemagne	- M. Klauss BÜGEMANN Président - M Joachim VOSS Chef de division - M. Reinhard MEYER Coordinateur CIECA/CITA
--------------------	--

■ Ministère des Transports Allemagne	- M. Rudiger MAY Chef de division
--------------------------------------	---

CONTRAT DE FORMATION

établi en application de la Convention « Permis à un euro par jour » signée le .../.../... avec la Préfecture de ... et en cours de validité.

PERMIS DE CONDUIRE CATÉGORIE B

Entre l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

Agrément n° Délivré le .../.../... Représenté par M.

Assuré par : N° de police :

Organisme de garantie financière : Montant garanti :

Adresse :

N° de contrat : Date de validité : jusqu'au .../.../...

ci-après dénommé « l'école de conduite » d'une part, et l'élève

M. Prénom : Né le .../.../... à

Domicile : Tél. :

Déclarant n'avoir jamais obtenu de prêt « permis à un euro par jour » ni détenu le permis de conduire soit de la catégorie B soit de la catégorie A et n'avoir jamais déposé de demande de permis de conduire, référence 02, soit de la catégorie B soit de la catégorie A,

(éventuellement représenté par son représentant légal M.)

ci-après dénommé « l'élève » d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

L'objectif est d'amener l'élève au niveau requis pour être autonome et sûr afin qu'il puisse être présenté aux épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire pour les véhicules de la catégorie B.

Volume de formation prévu

Théorie

heures de Pratique

décommandé par l'élève au moins

heures

ouvrables à l'avance sera dû et facturé, sauf cas de force majeure dûment justifié.

Durée du contrat : limité à pour la formation théorique.

TARIFS : Les prestations de formation prévues par le présent contrat seront effectuées selon la tarification suivante :

NATURE DES PRESTATIONS	DURÉE ⁽¹⁾	FORMATION TRADITIONNELLE			FORFAIT - STAGE		PRESTATIONS SUPPLÉMENTAIRES ⁽²⁾
		Prix unitaire ⁽³⁾ € TTC	Nombre d'heures ou d'unités	Montant € TTC	Nombre d'heures ou d'unités	Montant € TTC	Prix unitaire ⁽³⁾ € TTC
DIVERS	Évaluation de départ						
	Frais de dossier						
	Livret d'apprentissage						
	Fournitures pédagogiques						
	Autres :						
THÉORIE	Cours individuel ⁽³⁾						
	Cours collectif ⁽³⁾						
	Examen blanc (test)						
	Forfait de formation						
	Présentation examen						
	Autres :						
PRATIQUE	Leçon de conduite individuelle ⁽³⁾						
	Leçon de conduite collective ⁽³⁾						
	Leçon sur simulateur ⁽³⁾						
	Présentation à l'examen						
	Autres :						
	Montant total TTC						

⁽¹⁾ A la date de signature du contrat. ⁽²⁾ Si l'unité n'est pas une heure, en préciser la durée. ⁽³⁾ Sauf mention dans le contrat, les prestations supplémentaires seront facturées au tarif en vigueur.

MODALITÉS DE PAIEMENT : L'exécution du présent contrat est suspendue tant que le prêt « permis à un euro par jour » n'est pas accordé et son montant crédité sur le compte de l'école de conduite dont les coordonnées bancaires sont les suivantes :
Les prestations fournies au-delà de ce montant seront réglées par l'élève conducteur :

☐ toutes les leçons de conduite.

☐ aux échéances et suivant les montants suivants au .../.../20 € , au .../.../20 € ,
au .../.../20 € , au .../.../20 € ,

☐ A la fin de la formation €.

AUTRES MODALITÉS : Les modalités de modification ou de résiliation du présent contrat, de changement d'école de conduite et de remboursement des sommes trop perçues par l'école de conduite sont précisées au verso.

Fait à le .../.../20 en triple exemplaire. Voir au verso les conditions générales.

Signature de l'élève
précédée de la mention
« lu et approuvé »

ou

Signature du représentant légal
pour les mineurs
précédée de la mention « lu et approuvé »

Signature du responsable
de l'école de conduite

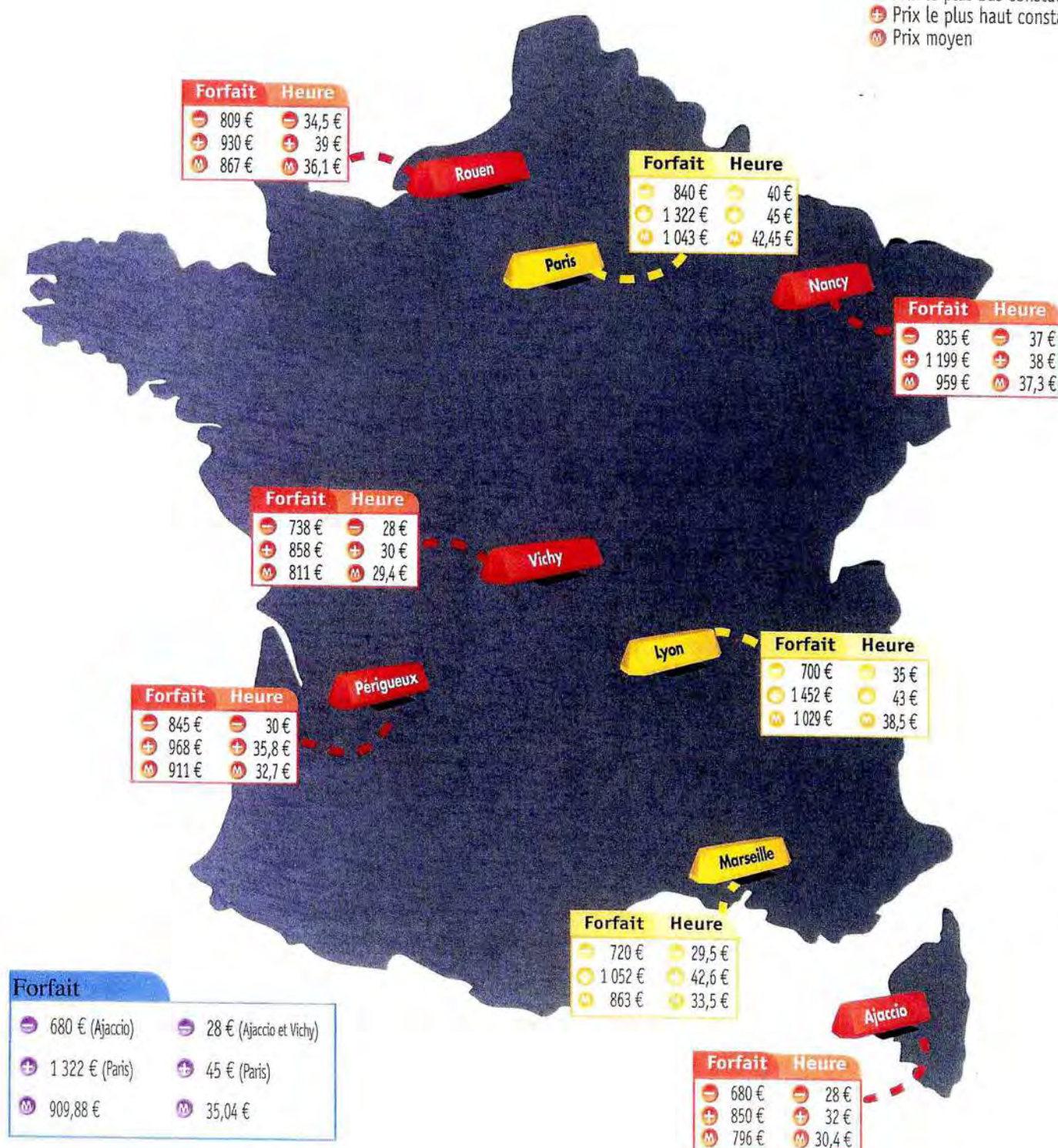
RÉF. 20101003-1EURO/1614

Prêt accordé le par montant €

L'observatoire des prix du permis

L'observatoire de la Tribune est réalisé à partir d'une enquête téléphonique effectuée à Paris, Lyon et Marseille, ainsi que dans cinq localités de province renouvelées chaque mois. Nous interrogeons onze responsables d'établissement pour chacune des trois métropoles et cinq auto-écoles pour les autres villes. Deux types de prestations sont pris en compte : le tarif horaire et le forfait 20 heures. Pour les auto-écoles qui ne pratiquent pas le forfait, nous additionnons les prix des frais d'inscription, du livret d'apprentissage, du forfait de code illimité avec une présentation à l'ETG, des 20 heures de conduite, plus l'heure d'évaluation et des frais de présentation à l'examen pratique. Les prix indiqués sont TTC.

- ➔ Prix le plus bas constaté
- ⊕ Prix le plus haut constaté
- M Prix moyen



DIRECTIVE 2000/56/CE DE LA COMMISSION
du 14 septembre 2000
modifiant la directive 91/439/CEE du Conseil relative au permis de conduire
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
 vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 97/26/CE ⁽²⁾, et notamment son article 7 bis, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) La listes des codes communautaires harmonisés telle que décrite dans les annexes I et I bis de la directive 91/439/CEE doit être adaptée.
- (2) La liste des codes communautaires harmonisés nécessite des précisions complémentaires, étant donné le progrès scientifique et technique intervenu dans le domaine et l'expérience pratique additionnelle acquise avec les adaptations antérieures.
- (3) Il y a lieu de réviser les prescriptions minimales applicables aux examens de conduite telles que fixées à l'annexe II de la directive 91/439/CEE, à la lumière du progrès scientifique et technique dans le domaine.
- (4) La révision de l'annexe II est nécessaire en vue de poursuivre l'harmonisation des examens de conduite dans la Communauté et de mettre les prescriptions applicables aux examens en conformité avec les exigences de la circulation automobile actuelle. Il convient d'instituer des critères d'évaluation applicables pour l'examen pratique, afin de renforcer l'harmonisation.
- (5) La révision de l'annexe II a pour objectif direct l'amélioration de la sécurité routière. Il convient en conséquence de relever les prescriptions minimales applicables aux examens théorique et pratique.
- (6) Les mesures prévues dans la présente directive sont conformes à l'avis du comité du permis de conduire,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/439/CEE est modifiée comme suit:

- 1) Les annexes I et I bis sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive.
- 2) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive pour le 30 septembre 2003 au plus tard. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les États membres arrêtent les modalités de cette référence.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 14 septembre 2000.

Par la Commission

Loyola DE PALACIO

Vice-président

⁽¹⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 150 du 7.6.1997, p. 41.

ANNEXE I

À l'annexe I, paragraphe 2, page 4 du permis et dans l'annexe I bis, paragraphe 2, page 2 du point a), rubrique 12, le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

— codes 01 à 99: codes harmonisés communautaires

CONDUCTEUR (raisons médicales)

01. Correction et/ou protection de la vision

- 01.01 Lunettes
- 01.02 Lentille(s) de contact
- 01.03 Verre protecteur
- 01.04 Lentille opaque
- 01.05 Couvre-œil
- 01.06 Lunettes ou lentilles de contact

02. Prothèse auditive/aide à la communication

- 02.01 Prothèse auditive pour une oreille
- 02.02 Prothèse auditive pour les deux oreilles

03. Prothèse/orthèse des membres

- 03.01 Prothèse/orthèse d'un/des membre(s) supérieur(s)
- 03.02 Prothèse/orthèse d'un/des membre(s) inférieur(s)

05. Usage restreint (indication du sous-code obligatoire, conduite soumise à restrictions pour raisons médicales)

- 05.01 Restreint aux trajets de jour (par exemple: une heure après le lever du soleil et une heure avant le coucher)
- 05.02 Restreint aux trajets dans un rayon de ... km du lieu de résidence du titulaire, ou uniquement à l'intérieur d'une ville/d'une région ...
- 05.03 Conduite sans passagers
- 05.04 Restreint aux trajets à vitesse inférieure ou égale à ... km/h
- 05.05 Conduite uniquement autorisée accompagnée d'un titulaire de permis de conduire
- 05.06 Sans remorque
- 05.07 Pas de conduite sur autoroute
- 05.08 Pas d'alcool

ADAPTATIONS DU VÉHICULE

10. Boîte de vitesse adaptée

- 10.01 Changement de vitesse manuelle
- 10.02 Changement de vitesse automatique
- 10.03 Changement de vitesse à commande électronique
- 10.04 Levier de vitesses adapté
- 10.05 Sans boîte de transmission secondaire

15. Embrayage adapté

- 15.01 Pédale d'embrayage adaptée
- 15.02 Embrayage manuel
- 15.03 Embrayage automatique
- 15.04 Cloisonnement devant la pédale d'embrayage/pédale d'embrayage neutralisée/supprimée

20. Mécanismes de freinage adaptés

- 20.01 Pédale de frein adaptée
- 20.02 Pédale de frein agrandie
- 20.03 Pédale de frein adaptée pour le pied gauche
- 20.04 Pédale de frein par semelle
- 20.05 Pédale de frein à bascule
- 20.06 Frein de service à main (adapté)
- 20.07 Utilisation maximale du frein de service renforcé
- 20.08 Utilisation maximale du frein de secours intégré au frein de service
- 20.09 Frein de stationnement adapté
- 20.10 Frein de stationnement à commande électrique
- 20.11 Frein de stationnement à commande au pied (adapté)
- 20.12 Cloisonnement devant la pédale de frein/pédale de frein neutralisée/supprimée
- 20.13 Frein à commande au genou
- 20.14 Frein principal à commande électrique

25. Mécanismes d'accélération adaptés

- 25.01 Pédale d'accélérateur adaptée
- 25.02 Pédale d'accélérateur par semelle
- 25.03 Pédale d'accélérateur à bascule
- 25.04 Accélérateur manuel
- 25.05 Accélérateur au genou
- 25.06 Servo-accélérateur (électronique, pneumatique, etc.)
- 25.07 Pédale d'accélérateur placée à gauche de la pédale de frein
- 25.08 Pédale d'accélérateur placée à gauche
- 25.09 Cloisonnement devant la pédale d'accélérateur/pédale d'accélérateur neutralisée/supprimée

30. Mécanismes de freinage et d'accélération combinés adaptés

- 30.01 Pédales parallèles
- 30.02 Pédales dans (ou quasi dans) le même plan
- 30.03 Accélérateur et frein à glissière
- 30.04 Accélérateur et frein à glissière avec orthèse
- 30.05 Pédales de frein et d'accélérateur neutralisées/supprimées
- 30.06 Plancher surélevé
- 30.07 Cloisonnement sur le côté de la pédale de frein
- 30.08 Cloisonnement pour prothèse sur le côté de la pédale de freins
- 30.09 Cloisonnement devant les pédales d'accélérateur et de frein
- 30.10 Repose-talon/jambe
- 30.11 Accélérateur et frein à commande électrique

35. Dispositifs de commande adaptés

(Feux, essuie et lave-glace, avertisseur, clignotants, etc.)

- 35.01 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans influence négative sur le pilotage
- 35.02 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.)
- 35.03 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.) avec la main gauche
- 35.04 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.) avec la main droite
- 35.05 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.) et les commandes de l'accélérateur et du frein combinés

- 40. Direction adaptée
 - 40.01 Direction assistée standard
 - 40.02 Direction assistée renforcée
 - 40.03 Direction avec système de secours
 - 40.04 Colonne de direction allongée
 - 40.05 Volant ajusté (volant de section plus large/épais; volant de diamètre réduit, etc.)
 - 40.06 Volant basculant
 - 40.07 Volant vertical
 - 40.08 Volant horizontal
 - 40.09 Conduite aux pieds
 - 40.10 Conduite par dispositif adapté (manche à balai, etc.)
 - 40.11 Pommeau sur le volant
 - 40.12 Orthèse pour main sur le volant
 - 40.13 Orthèse de ténodèse
- 42. Rétroviseur(s) modifié(s)
 - 42.01 Rétroviseur extérieur gauche ou droit
 - 42.02 Rétroviseur extérieur monté sur l'aile
 - 42.03 Rétroviseur intérieur supplémentaire permettant de voir la circulation
 - 42.04 Rétroviseur intérieur panoramique
 - 42.05 Rétroviseur d'angle mort
 - 42.06 Rétroviseur(s) extérieur(s) à commande électrique
- 43. Siège du conducteur modifié
 - 43.01 Siège du conducteur à bonne hauteur de vision et à distance normale du volant et des pédales
 - 43.02 Siège du conducteur ajusté à la forme du corps
 - 43.03 Siège du conducteur avec soutien latéral pour une bonne stabilité
 - 43.04 Siège du conducteur avec accoudoir
 - 43.05 Siège du conducteur à glissière allongée
 - 43.06 Ceinture de sécurité adaptée
 - 43.07 Ceinture de type harnais
- 44. Modifications des motocycles (sous-code obligatoire)
 - 44.01 Frein à commande unique
 - 44.02 Frein à main (adapté) (roue avant)
 - 44.03 Frein au pied (adapté) (roue arrière)
 - 44.04 Poignée d'accélérateur (adaptée)
 - 44.05 Boîte de vitesse manuelle et embrayage manuel (adaptés)
 - 44.06 Rétroviseur(s). [adapté(s)]
 - 44.07 Commandes (adaptées) (indicateurs de direction, feux stop...)
 - 44.08 Hauteur du siège permettant au conducteur assis de poser les deux pieds au sol.
- 45. Motocycle avec *side-car* uniquement
- 50. Limité à un véhicule/numéro de châssis particulier (numéro d'identification du véhicule, NIDV)
- 51. Limité à un véhicule/plaque d'immatriculation particulier (numéro d'immatriculation du véhicule, NIMV)

QUESTIONS ADMINISTRATIVES

70. Échange du permis n° ... délivré par ... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: 70.0123456789.NL)
71. Double du permis n° ... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: 71.987654321.HR)
72. Limité aux véhicules de la catégorie A d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW (A1)
73. Limité aux véhicules de la catégorie B de type tricycle ou quadricycle à moteur (B1)
74. Limité aux véhicules de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 500 kg (C1)
75. Limité aux véhicules de la catégorie D n'ayant pas plus de 16 sièges en plus du siège du conducteur (D1)
76. Limité aux véhicules de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 500 kg (C1), couplés à une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé ne dépasse pas 12 000 kg, et que la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur (C1 + E)
77. Limité aux véhicules de la catégorie D n'ayant pas plus de 16 sièges en plus du siège du conducteur (D1), relié à une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, à condition que a) la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur et b) la remorque ne soit pas utilisée pour le transport de voyageurs (D1 + E)
78. Limité aux véhicules à changement de vitesse automatique
(Directive 91/439/CEE, annexe II, point 8.1.1, paragraphe 2)
79. (...) Limité aux véhicules qui satisfont aux spécifications indiquées entre parenthèses, dans le contexte de l'application de l'article 10, paragraphe 1, de la directive
- 90.01: à gauche
 - 90.02: à droite
 - 90.03: gauche
 - 90.04: droit(e)
 - 90.05: main
 - 90.06: pied
 - 90.07: utilisable
-

ANNEXE II

«ANNEXE II

I. EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

Les États membres prendront les dispositions nécessaires pour s'assurer que les futurs conducteurs possèdent effectivement les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur. L'examen institué à cet effet devra comporter:

- une épreuve de contrôle des connaissances, et
- une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les conditions dans lesquelles cet examen devra se dérouler sont énumérées ci-après:

A. ÉPREUVE DE CONTRÔLE DES CONNAISSANCES

1. **Forme**

La forme sera choisie de façon à s'assurer que le candidat a les connaissances relatives aux matières énoncées aux points 2 à 4.

Tout candidat à une catégorie de permis déjà titulaire d'une autre catégorie peut être dispensé des dispositions communes prévues aux points 2 à 4 de la présente annexe.

2. **Contenu de l'épreuve concernant toutes les catégories de véhicules**

2.1. L'épreuve portera obligatoirement sur chacun des points énumérés dans les thèmes suivants, son contenu et sa forme sont laissés à l'initiative de chaque État membre:

2.1.1. Dispositions légales en matière de circulation routière:

- en particulier celles concernant la signalisation, y compris le marquage, les règles de priorité et les limitations de vitesse.

2.1.2. Le conducteur:

- importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers,
- fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction, et modification des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue.

2.1.3. La route:

- principes les plus importants afférents au respect des distances de sécurité entre les véhicules, à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées,
- risques de conduite liés aux différents états de la chaussée et notamment leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit,
- caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales qui en découlent.

2.1.4. Les autres usagers de la route:

- risques spécifiques liés à l'inexpérience d'autres usagers de la route, aux catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite,
- risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules et aux différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs.

2.1.5. Réglementation générale et divers:

- réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule,
- règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route,
- facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées.

2.1.6. Précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

2.1.7. Éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite: pouvoir détecter les défauts les plus courants pouvant affecter notamment le système de direction, de suspension, de freinage, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptriques, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement, les ceintures de sécurité et l'avertisseur sonore.

2.1.8. Équipements de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité et équipements de sécurité concernant les enfants.

- 2.1.9. Règles d'utilisation du véhicule en relation avec le respect de l'environnement (utilisation pertinente des avertisseurs sonores, consommation de carburant modérée, limitation des émissions polluantes, etc.).

3. Dispositions spécifiques concernant les catégories A et A1

3.1. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur:

- 3.1.1. l'utilisation des équipements de protection tels que gants, bottes, vêtements et casque;
- 3.1.2. la visibilité des motocyclistes pour les autres usagers de la route;
- 3.1.3. les risques liés aux différentes conditions de circulation indiquées plus haut, en prêtant également attention aux parties glissantes de la chaussée tels que les plaques d'égouts, les marquages routiers telles que lignes et flèches, les rails de tramway;
- 3.1.4. les éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite, comme indiqués plus haut, en prêtant également attention au commutateur d'arrêt d'urgence, aux niveaux d'huile et à la chaîne.

4. Dispositions spécifiques concernant les catégories C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E

4.1. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur:

- 4.1.1. les règles concernant les temps de conduite et les périodes de repos telles que définies dans le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ⁽¹⁾; utilisation du dispositif d'enregistrement prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil ⁽²⁾;
- 4.1.2. les règles concernant le type de transport: marchandises ou voyageurs;
- 4.1.3. les documents relatifs au véhicule et au transport requis pour le transport national et international de marchandises et de passagers;
- 4.1.4. le comportement à adopter en cas d'accident; connaissances des mesures à prendre après un accident ou un événement analogue, notamment des interventions telles que l'évacuation de passagers, et les connaissances de base en matière de premiers secours;
- 4.1.5. les précautions à prendre lors du retrait et du remplacement des roues;
- 4.1.6. les règles concernant les masses et dimensions des véhicules; règles concernant les limiteurs de vitesse;
- 4.1.7. la gêne de la visibilité causée, pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule;
- 4.1.8. la lecture d'une carte routière, la planification d'un itinéraire, y compris l'utilisation de systèmes de navigation électroniques (facultatif);
- 4.1.9. les facteurs de sécurité concernant le chargement de leur véhicule: contrôle de la charge (arrimage et fixation), difficultés liées à certains types de charges (par exemple liquides, charges suspendues ...), chargement et déchargement de marchandises et utilisation de matériel de chargement (catégories C, C+E, C1 et C1+E uniquement);
- 4.1.10. la responsabilité du conducteur en ce qui concerne le transport de passagers; confort et sécurité des passagers; transport d'enfants; contrôles nécessaires avant le départ; tous les types d'autobus devraient être abordés dans l'épreuve de contrôle des connaissances.
- 4.2. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur les dispositions additionnelles suivantes concernant les catégories C, C+E, D et D+E:
- 4.2.1. les principes de la construction et du fonctionnement des éléments suivants: moteurs à combustion interne, fluides (par exemple huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace), circuit de carburant, circuit électrique, système d'allumage, système de transmission (embrayage, boîte de vitesses, etc.);
- 4.2.2. lubrification et protection antigel;
- 4.2.3. les principes de la construction, de l'installation, du bon usage et de l'entretien des pneumatiques;
- 4.2.4. les principes des types, fonctionnement, principales pièces, connexion, utilisation et petit entretien des garnitures de freins et des régulateurs de vitesse;
- 4.2.5. les principes des types, fonctionnement, pièces principales, connexion, utilisation et petit entretien des dispositifs d'attelage (catégories C+E, D+E uniquement);
- 4.2.6. méthodes pour la localisation des causes de pannes;
- 4.2.7. maintenance préventive des véhicules et réparations courantes nécessaires;
- 4.2.8. responsabilité du conducteur en ce qui concerne la réception, le transport et la livraison des marchandises, conformément aux conditions convenues (catégories C, C+E uniquement).

⁽¹⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

⁽²⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

B. ÉPREUVE DE CONTRÔLE DES APTITUDES ET DES COMPORTEMENTS

5. Le véhicule et son équipement

- 5.1. La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel est subordonnée à la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel.

Si le candidat passe l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique, ceci sera indiqué sur tout permis de conduire délivré sur la base d'un tel examen. Tout permis comportant cette mention ne pourra être utilisé que pour la conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique.

On entend par "véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique" un véhicule dans lequel seule une action sur l'accélérateur ou les freins permet de faire varier la démultiplication entre le moteur et les roues.

- 5.2. Les véhicules utilisés pour les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements doivent répondre aux critères minimaux énumérés ci-après. Les États membres peuvent prévoir des exigences plus contraignantes pour ces critères ou en ajouter d'autres.

Catégorie A:

- accès progressif [article 6, paragraphe 1, point b), premier tiret, première phrase]: motocycle sans *side-car* d'une cylindrée supérieure à 120 cm³ et qui atteint une vitesse d'au moins 100 km/h,
- accès direct [article 6, paragraphe 1, point b), premier tiret, deuxième phrase]: motocycle sans *side-car* d'une puissance d'au moins 35 kW.

Sous-catégorie A1:

motocycle sans *side-car* d'une cylindrée minimale de 75 cm³.

Catégorie B:

véhicule de la catégorie B à 4 roues et devant atteindre une vitesse d'au moins 100 km/h.

Catégorie B+E:

ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie B et d'une remorque d'une masse maximale autorisée d'au moins 1 000 kg, qui atteint une vitesse d'au moins 100 km/h et qui ne rentre pas dans la catégorie B; le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que le véhicule; la caisse fermée peut également être légèrement moins large que le véhicule moteur à condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs du véhicule moteur; la remorque doit être présentée avec un poids réel minimum de 800 kg.

Sous-catégorie B1:

tricycle ou quadricycle à moteur pouvant atteindre une vitesse au moins égale à 60 km/h.

Catégorie C:

véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée est d'au moins 12 000 kg, la longueur d'au moins 8 mètres, la largeur d'au moins 2,40 m et qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, est équipé d'ABS et muni d'une boîte de vitesses comprenant au moins 8 rapports en marche avant et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85; le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine; le véhicule doit être présenté avec un poids réel minimum de 10 000 kg.

Catégorie C+E:

un véhicule articulé ou un ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie C et d'une remorque d'une longueur d'au moins 7,5 m; le véhicule articulé et l'ensemble ont tous les deux une masse maximale autorisée d'au moins 20 000 kg, une longueur d'au moins 14 m et une largeur d'au moins 2,40 m, atteignent une vitesse d'au moins 80 km/h, sont équipés d'ABS et munis d'une boîte de vitesses comprenant au moins 8 rapports en marche avant et un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85; le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine; tant le véhicule articulé que l'ensemble doit être présenté avec un poids réel minimum de 15 000 kg.

Sous-catégorie C1:

véhicule de la sous-catégorie C1 dont la masse maximale est d'au moins 4 000 kg, qui a une longueur d'au moins 5 m, qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h et qui est muni d'ABS et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85; le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine.

Sous-catégorie C1+E:

ensemble composé d'un véhicule d'examen entrant dans la sous-catégorie C1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg; cet ensemble doit avoir une longueur d'au moins 8 m et atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine; la caisse fermée peut également être légèrement moins large que le véhicule moteur à condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs du véhicule moteur; la remorque doit être présentée avec un poids réel minimum de 800 kg.

Catégorie D:

véhicule de la catégorie D d'une longueur d'au moins 10 m, d'une largeur d'au moins 2,40 m et pouvant atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h, muni d'ABS et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85.

Catégorie D+E:

ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg, la largeur d'au moins 2,40 m et capable d'atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m au minimum; la remorque doit être présentée avec un poids réel minimum de 800 kg.

Sous-catégorie D1:

véhicule de la sous-catégorie D1 dont la masse maximale autorisée est d'au moins 4 000 kg, qui a une longueur d'au moins 5 m, qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h, qui est muni d'ABS et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85.

Sous-catégorie D1+E:

ensemble composé d'un véhicule d'examen de la sous-catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg et qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h; le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m au minimum; la remorque doit être présentée avec un poids réel minimum de 800 kg.

Les véhicules d'examen des catégories B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E qui ne sont pas conformes aux critères minimaux précités mais qui étaient utilisés au moment ou avant l'entrée en vigueur de la présente directive peuvent encore être utilisés pendant une période maximale de dix ans après cette date. Les dispositions relatives au chargement des véhicules d'examen peuvent être transposées par les États membres dix ans après l'entrée en vigueur de la présente directive au plus tard.

6. Aptitudes et comportement à tester en ce qui concerne les catégories A et A1**6.1. Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière**

Les candidats doivent faire la preuve de leur capacité à se préparer à conduire en sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

- 6.1.1. mettre en place les équipements de protection tels que gants, bottes, vêtements et casque;
- 6.1.2. réaliser un contrôle aléatoire de l'état des pneumatiques, des freins, de la direction, du commutateur d'arrêt d'urgence (si disponible), de la chaîne, des niveaux d'huile, des feux, des dispositifs réfléchissants, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore.
- 6.2. Manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière
 - 6.2.1. Mettre le motocycle sur sa béquille, le débéquiller et le déplacer sans l'aide du moteur, en marchant à côté;
 - 6.2.2. garer le motocycle en le mettant sur sa béquille;
 - 6.2.3. au moins deux manœuvres à exécuter à vitesse réduite, dont un slalom; cela devrait rendre possible la vérification de l'actionnement de l'embrayage en combinaison avec le frein, de l'équilibre, de la direction de la vision et de la position sur le motocycle, ainsi que de la position des pieds sur les repose-pieds;
 - 6.2.4. au moins deux manœuvres à exécuter à vitesse plus élevée, dont une manœuvre en 2^e ou 3^e vitesse, au moins 30 km/h, et une manœuvre consistant en un évitement d'un obstacle à une vitesse d'au moins 50 km/h; cela devrait rendre possible la vérification de la position sur le motocycle, de la direction de la vision, de l'équilibre, de la technique de conduite et de la technique de changement de vitesses;
 - 6.2.5. freinage: au moins deux exercices de freinage seront exécutés, y compris un freinage d'urgence à une vitesse d'au moins 50 km/h; cela devrait rendre possible la vérification de l'actionnement du frein avant et du frein arrière, de la direction de la vision et de la position sur le motocycle.

Les manœuvres particulières visées aux points 6.2.3 à 6.2.5 doivent être mises en application au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

6.3. Comportements en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

- 6.3.1. quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt de la circulation, sortir d'une voie privée;
- 6.3.2. emprunter des routes droites, croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;
- 6.3.3. négocier des virages;
- 6.3.4. carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;
- 6.3.5. changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;
- 6.3.6. approche/sortie d'autoroutes ou d'axes analogues (le cas échéant): insertion depuis la voie d'accélération, sortir par la voie de décélération;
- 6.3.7. dépasser/croiser: dépassement d'autres véhicules (si possible), dépassement d'obstacles tels que des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);
- 6.3.8. aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente;
- 6.3.9. prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

7. Aptitudes et comportement à tester en ce qui concerne les catégories B, B1 et B+E

7.1. Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les candidats doivent faire la preuve de leur capacité à se préparer à conduire en sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

- 7.1.1. régler le siège si nécessaire afin d'obtenir une position assise correcte;
- 7.1.2. régler les rétroviseurs, les ceintures de sécurité, et les appuie-têtes le cas échéant;
- 7.1.3. s'assurer que les portes sont fermées;
- 7.1.4. réaliser un contrôle aléatoire de l'état des pneumatiques, des freins, de la direction, des fluides (par exemple, huile moteur, liquide de refroidissement, liquide pour lave-glace), des feux, des dispositifs réfléchissants, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore;
- 7.1.5. contrôler les éléments liés à la sécurité du chargement du véhicule: caisse, tôles, portes de chargement, mode de chargement, arrimage de la charge (catégorie B+E uniquement);
- 7.1.6. contrôler le dispositif d'attelage et les connexions des freins et du circuit électrique (catégorie B+E uniquement)

7.2. Catégories B et B1: manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière

Une sélection des manœuvres suivantes doit être testée (au moins deux manœuvres pour les quatre points réunis, dont une en marche arrière):

- 7.2.1. effectuer une marche arrière en maintenant une trajectoire rectiligne ou effectuer une marche arrière en tournant à droite ou à gauche à un angle de rue, sans quitter la voie de circulation correcte;
- 7.2.2. faire demi-tour en utilisant les marches avant et arrière;
- 7.2.3. garer le véhicule et quitter un espace de stationnement (parallèle, oblique ou perpendiculaire) en marche avant et en marche arrière, aussi bien sur le plat qu'en montée et qu'en descente;
- 7.2.4. freiner pour s'arrêter avec précision; l'exécution d'un arrêt d'urgence est facultative.

7.3. Catégorie B+E: manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière

- 7.3.1. Procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci; cette manœuvre doit commencer avec le véhicule et sa remorque stationnant côte à côte (c'est-à-dire pas dans une ligne droite);
- 7.3.2. effectuer une marche arrière en décrivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative des États membres;
- 7.3.3. se garer de manière sûre pour charger/décharger.

7.4. Comportement en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

- 7.4.1. quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt de la circulation, sortir d'une voie privée;
- 7.4.2. emprunter des routes droites, croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;
- 7.4.3. négocier des virages;
- 7.4.4. carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;
- 7.4.5. changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;
- 7.4.6. approche/sortie d'autoroutes ou d'axes analogues (le cas échéant): insertion depuis la voie d'accélération, sortir par la voie de décélération;
- 7.4.7. dépasser/croiser: dépassement d'autres véhicules (si possible), dépassement d'obstacles tels que des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);
- 7.4.8. aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente;
- 7.4.9. prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

8. Aptitudes et comportement à tester en ce qui concerne les catégories C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E.

8.1. Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les candidats doivent faire la preuve de leur capacité à se préparer à conduire en sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

- 8.1.1. régler le siège si nécessaire afin d'obtenir une position assise correcte;
- 8.1.2. régler les rétroviseurs, les ceintures de sécurité, et les appuie-têtes le cas échéant;
- 8.1.3. réaliser un contrôle aléatoire de l'état des pneumatiques, des freins, de la direction, des feux, des dispositifs réfléchissants, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore;
- 8.1.4. contrôler les systèmes d'assistance au freinage et à la direction, contrôler l'état des pneumatiques, des écrous de roue, des garde-boue, du pare-brise, des fenêtres et des essuie-glaces, des fluides (notamment huile moteur, liquide de refroidissement, liquide pour lave-glace); contrôle et utilisation du tableau de bord, y compris l'enregistreur prévu dans le règlement (CEE) n° 3821/85;
- 8.1.5. contrôler la pression d'air, les réservoirs d'air et la suspension;
- 8.1.6. contrôler les éléments de sécurité liés au chargement du véhicule: caisse, tôles, portes de chargement, mécanisme de chargement (le cas échéant), le verrouillage de la cabine, le mode de chargement, l'arrimage de la charge (catégories C, C+E, C1 et C1+E uniquement);
- 8.1.7. contrôler le mécanisme d'attelage et les connexions du système de freinage et du circuit électrique (catégories C+E, C1+E, D+E et D1+E uniquement);
- 8.1.8. être capable de prendre des mesures particulières pour la sécurité du véhicule, contrôler la caisse, les portes de service, les issues de secours, le matériel de premiers secours, les extincteurs et d'autres équipements de sécurité (catégories D, D+E, D1 et D1+E uniquement);
- 8.1.9. lire une carte routière (facultatif).

8.2. Manœuvres spéciales à tester en relation avec la sécurité routière:

- 8.2.1. procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci (catégories C+E, C1+E, D+E, D1+E uniquement); cette manœuvre doit commencer avec le véhicule et sa remorque stationnant côte à côte (c'est-à-dire pas dans une ligne droite) (catégories C+E, C1+E, D+E, D1+E uniquement);
- 8.2.2. effectuer une marche arrière en décrivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative des États membres;
- 8.2.3. se garer de manière sûre pour charger/décharger sur une rampe/un quai de déchargement ou installation similaire (catégories C, C+E, C1 et C1+E uniquement);
- 8.2.4. se garer pour laisser monter ou descendre en sécurité des passagers d'un autobus (catégories D, D+E, D1 et D1+E uniquement).

8.3. Comportement en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

- 8.3.1. quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt de la circulation, sortir d'une voie privée;
- 8.3.2. emprunter des routes droites; croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;
- 8.3.3. négocier des virages;
- 8.3.4. carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;
- 8.3.5. changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;
- 8.3.6. approche/sortie d'autoroutes ou d'axes analogues (le cas échéant): insertion depuis la voie d'accélération, sortir par la voie de décélération;
- 8.3.7. dépasser/croiser: dépassement d'autres véhicules (si possible), dépassement d'obstacles tels que des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);
- 8.3.8. aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires; passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente;
- 8.3.9. prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

9. Évaluation de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

- 9.1. Lors de chacune des situations de conduite, l'évaluation portera sur l'aisance du candidat à manier les différentes commandes du véhicule et la maîtrise dont il fera preuve pour s'insérer dans la circulation en toute sécurité. Tout au long de l'épreuve, l'examineur devra éprouver une impression de sécurité. Les erreurs de conduite ou un comportement dangereux mettant en cause la sécurité immédiate du véhicule d'examen, de ses passagers ou des autres usagers de la route, ayant nécessité ou non l'intervention de l'examineur ou de l'accompagnateur, seront sanctionnées par un échec. L'examineur sera toutefois libre de décider s'il convient de mener ou non l'examen pratique à son terme.

Les examinateurs doivent être formés pour apprécier correctement l'aptitude des candidats à conduire en toute sécurité. Le travail des examinateurs doit être contrôlé et supervisé par une autorité agréée par l'État membre pour qu'ils assurent une application correcte et homogène des dispositions relatives à l'appréciation des erreurs, conformément aux normes définies dans la présente annexe.

- 9.2. Au cours de leur évaluation, les examinateurs prêteront une attention particulière au fait que le candidat fait preuve d'un comportement défensif et courtois au volant. Cette appréciation tient compte du style de conduite dans son ensemble, et l'examineur doit prendre en considération le profil global du candidat. Les critères comprennent une conduite adaptée et décidée (en sécurité), la prise en compte de l'état de la route et des conditions météorologiques, des autres véhicules et des intérêts des autres usagers de la route (en particulier les plus vulnérables), et enfin la capacité d'anticipation.
- 9.3. L'examineur évaluera en outre, en relation avec le conducteur:
 - 9.3.1. la maîtrise du véhicule, en tenant compte des éléments suivants: utilisation correcte de la ceinture de sécurité, des rétroviseurs, de l'appui-tête, du siège; utilisation correcte des feux et autres équipements; utilisation correcte de l'embrayage, de la boîte de vitesses, de l'accélérateur, des systèmes de freinage (y compris le troisième système de freinage, le cas échéant), de la direction (catégories B+E, C, C+E, C1, C1+E, D+E et D1+E uniquement); le confort des passagers (catégories D, D+E, D1 et D1+E uniquement) (pas d'accélération brutale, conduite douce et pas de freinage brusque);
 - 9.3.2. la conduite de manière économique et respectueuse de l'environnement, en tenant compte du régime du moteur, des rapports, du freinage et de l'accélération (catégories B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E uniquement);
 - 9.3.3. la capacité d'observation: observation panoramique; utilisation correcte des rétroviseurs, vision lointaine, moyenne et proche;
 - 9.3.4. priorité/céder le passage: priorité aux carrefours, intersections et jonctions, céder le passage dans d'autres situations (par exemple, changement de direction, changement de voies, manœuvres particulières);
 - 9.3.5. position correcte sur la route, dans les voies de circulation, les carrefours giratoires, les virages, en fonction du type et des caractéristiques du véhicule; positionnement;
 - 9.3.6. distance de sécurité: maintien d'une distance adéquate à l'avant et à l'arrière, maintien d'une distance adéquate par rapport aux autres usagers de la route;
 - 9.3.7. vitesse: respect des vitesses maximales autorisées; adaptation de la vitesse aux conditions météorologiques et de circulation et le cas échéant aux limites nationales en vigueur, maintien d'une vitesse permettant de stopper dans la distance visible et libre, adaptation de la vitesse à la vitesse générale des usagers de même type;

- 9.3.8. feux de circulation, panneaux et autres éléments: comportement correct aux feux de circulation, respect des indications des agents réglant la circulation, prise en compte des panneaux (interdictions ou obligations), action adéquate en cas de marquage au sol;
- 9.3.9. signalisation: donner en temps utile les signaux nécessaires et corrects, agir correctement en fonction de tous les signaux donnés par les autres usagers de la route;
- 9.3.10. freiner et stopper: ralentir à temps, freiner ou stopper en fonction des circonstances; anticipation; utilisation des divers systèmes de freinage (uniquement pour les catégories C, C+E, D et D+E); utilisation de systèmes de réduction de vitesse autres que les freins (uniquement pour les catégories C, C+E, D et D+E).

10. Durée de l'examen

La durée de l'examen et la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et des comportements prescrite à la lettre B de la présente annexe. Le temps minimal de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à 25 minutes pour les catégories A, B et B+E et à 45 minutes pour les autres catégories. Cette durée ne comprend pas la réception du candidat, la préparation du véhicule, le contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière, les manœuvres particulières et l'annonce du résultat de l'examen pratique.

11. Lieu de l'examen

La partie de l'examen destinée à évaluer la maîtrise technique du véhicule pourra se dérouler sur un terrain spécial. Celle destinée à évaluer les comportements en circulation aura lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes (ou similaires), ainsi que sur tous les types de voies urbaines (zones résidentielles, zones limitées à 30 et 50 km/h, voies rapides urbaines), celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer. Il est également souhaitable que l'examen puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic. Le temps de conduite sur route doit être utilisé de manière optimale afin d'évaluer le candidat dans toutes les zones de circulation susceptibles d'être rencontrées, en mettant particulièrement l'accent sur le passage d'une zone à une autre.

II. CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIÉS À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Les conducteurs de tout véhicule à moteur devront avoir, en vue d'une conduite sûre, les connaissances, les aptitudes et le comportement leur permettant de:

- discerner les dangers engendrés par la circulation et en évaluer la gravité,
- maîtriser leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent,
- observer les dispositions légales en matière de circulation routière, notamment celles qui ont pour objet de prévenir les accidents de la route et d'assurer la fluidité de la circulation,
- déceler les défauts techniques les plus importants de leur véhicule, notamment ceux qui mettent en cause la sécurité et y faire remédier de façon adéquate,
- tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite,
- contribuer à la sécurité de tous les usagers, en particulier des plus faibles exposés, par une attitude respectueuse de la personnalité d'autrui.

Les États membres peuvent prendre les dispositions nécessaires pour veiller à ce que les conducteurs qui ont perdu les connaissances, les aptitudes et les comportements décrits aux points 1 à 9 puissent recouvrer ces connaissances et aptitudes et continuent à adopter les comportements requis pour la conduite d'un véhicule à moteur.»

LA TROISIEME DIRECTIVE EUROPEENNE SUR LE PERMIS DE CONDUIRE

Contexte

Une troisième directive sur le permis de conduire référencée 2006/126 et datée du 20 décembre 2006 vient d'être publiée au Journal officiel du 20 décembre 2006. Elle est entrée en vigueur le 19 janvier 2007 ; les Etats membres ont jusqu'au 19 janvier 2011 pour prendre les textes réglementaires nécessaires à sa transposition et doivent l'appliquer au plus tard le 19 janvier 2013.

Cette directive s'articule autour de 3 axes principaux : réduire les possibilités de fraude, garantir la libre circulation des citoyens et contribuer à améliorer la sécurité routière.

Objectifs

Réduire les possibilités de fraude

La généralisation d'un modèle unique de permis de conduire européen sous forme de carte plastique rend plus difficile la falsification. Est également proposée l'insertion optionnelle d'une puce électronique reprenant les informations imprimées sur la carte, afin de renforcer la protection contre les fraudes.

Ce nouveau modèle sera utilisé pour la délivrance des nouveaux permis à compter du 19 janvier 2013. Par ailleurs, compte tenu des contraintes techniques et administratives d'une telle opération, une période de transition de 20 ans après l'entrée en vigueur de la directive est prévue pour reprendre le stock de permis en circulation (soit le 19 janvier 2033).

Comme pour les cartes d'identité aujourd'hui, le nouveau permis de conduire européen aura une durée de validité administrative limitée de 10 ans, pouvant être prolongée jusqu'à 15 ans.

Garantir la libre-circulation

Ce modèle unique facilitera la libre circulation des citoyens en Europe. Il améliorera également la transparence pour les forces de l'ordre et les administrations en mettant fin à la centaine de modèles de permis de conduire différents en circulation aujourd'hui dans l'Union européenne.

Améliorer la sécurité routière

Plusieurs mesures sont envisagées à ce niveau

- Création d'une catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs : les conditions de formation et les connaissances en matière de sécurité routière du titulaire du BSR répondent d'ores et déjà aux futures exigences,
- Mise en place du principe de l'accès progressif à la conduite des véhicules les plus puissants : sont concernés les motocyclettes ainsi que les véhicules poids lourds. Pour les motocyclettes, il est créé une catégorie intermédiaire plus attrayante pour les usagers. Le permis A2 permettra de conduire des motos d'une puissance inférieure à 35 kW (équivalent à une cylindrée de 600 cm³) contre 25 kW aujourd'hui (soit l'équivalent de 400 cm³). Parallèlement, l'accès direct au permis A (toutes cylindrées) passera à 24 ans (contre 21 actuellement). Ces mesures visent à réduire l'accidentalité des conducteurs de motos les plus puissantes, particulièrement exposés lorsqu'ils sont novices.
- Une extension à 4,250 T du permis B pour la conduite des ensembles voiture + remorque ou caravane, sous réserve d'une formation complémentaire obligatoire, dans le souci d'une meilleure sécurité routière.
- Instauration d'exigences minimales pour la qualification initiale et la formation continue des examinateurs du permis de conduire en vue d'harmoniser des situations très disparates d'une formation initiale de plusieurs mois en France à deux à trois semaines dans d'autres Etats membres.

Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil
du 20 décembre 2006
relative au permis de conduire (refonte)
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

poussée afin de contribuer à la mise en œuvre des politiques communautaires.

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire ⁽³⁾ a été modifiée de façon substantielle à de nombreuses reprises. À l'occasion de nouvelles modifications de ladite directive, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à une refonte des dispositions en question.

(2) Les règles relatives aux permis de conduire sont un élément essentiel de la politique commune des transports, contribuent à améliorer la sécurité routière et facilitent la libre circulation des personnes qui transfèrent leur résidence dans un État membre autre que l'État de délivrance du permis. Compte tenu de l'importance des moyens de transport individuels, la possession d'un permis de conduire dûment reconnu par l'État d'accueil favorise la libre circulation et la liberté d'établissement des personnes. Malgré les progrès accomplis en matière d'harmonisation des règles relatives au permis de conduire, des divergences significatives ont subsisté entre les États membres quant aux dispositions concernant la périodicité du renouvellement des permis et les sous-catégories de véhicules, qui exigent une harmonisation plus

(3) La faculté d'imposer les dispositions nationales en matière de durée de validité, prévue par la directive 91/439/CEE, a pour conséquence la coexistence de règles différentes dans les divers États membres et la circulation de plus de 110 modèles différents de permis de conduire valables dans les États membres. Ceci crée des problèmes de transparence pour les citoyens, les forces de l'ordre et les administrations responsables de la gestion des permis de conduire et conduit à la falsification de documents qui datent parfois de plusieurs décennies.

(4) Afin d'éviter que le modèle unique de permis de conduire européen ne vienne s'ajouter aux 110 modèles déjà en circulation, les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour délivrer ce modèle unique à tous les détenteurs de permis.

(5) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux droits de conduire existants ou obtenus avant sa date d'application.

(6) Les permis de conduire font l'objet d'une reconnaissance mutuelle. Les États membres devraient être en mesure d'appliquer la durée de validité prescrite par la présente directive à un permis délivré par un autre État membre sans limitation de la durée de validité administrative et dont le titulaire réside sur leur territoire depuis plus de deux ans.

⁽¹⁾ JO C 112 du 30.4.2004, p. 34.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 23 février 2005 (JO C 304 E du 1.12.2005, p. 202), position commune du Conseil du 18 septembre 2006 (JO C 295 E du 5.12.2006, p. 1)) position du Parlement européen du 14 décembre 2006 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 décembre 2006.

⁽³⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(7) L'introduction d'une durée de validité administrative pour les nouveaux permis de conduire devrait permettre d'appliquer, au moment du renouvellement périodique, les mesures anti-falsification les plus récentes ainsi que les examens médicaux ou les autres mesures prévues par les États membres.

- (8) Pour répondre à des impératifs de sécurité routière, il convient de fixer les conditions minimales auxquelles le permis de conduire peut être délivré. Il faut procéder à une harmonisation des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis. À cet effet, les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des automobiles devraient être redéfinis, l'examen de conduite devrait être basé sur ces concepts et les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules devraient être redéfinies.
- (9) Au moment de la délivrance du permis de conduire et périodiquement par la suite, il conviendrait que les conducteurs d'un véhicule destiné au transport de personnes ou de marchandises apportent la preuve du respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite. Ces contrôles réguliers, effectués conformément aux dispositions nationales relatives au respect des normes minimales, contribueront à la libre circulation des personnes, permettront d'éviter les distorsions de concurrence et prendront mieux en compte la responsabilité spécifique des conducteurs de ces véhicules. Les États membres devraient pouvoir imposer des examens médicaux afin de garantir le respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'autres automobiles. Pour des raisons de transparence, ces examens doivent coïncider avec un renouvellement du permis de conduire et donc être déterminés par la durée de validité du permis.
- (10) Il est nécessaire de renforcer davantage le principe de l'accès progressif aux catégories de véhicules à deux roues, ainsi qu'aux catégories de véhicules destinés au transport de personnes ou de marchandises.
- (11) Toutefois, les États membres devraient être autorisés, afin de renforcer encore la sécurité routière, à relever l'âge minimum requis pour conduire certaines catégories de véhicules; dans des circonstances exceptionnelles, ils devraient être autorisés à abaisser l'âge minimum requis, pour pouvoir tenir compte de situations nationales particulières.
- (12) Les définitions des catégories devraient refléter davantage les caractéristiques techniques des véhicules concernés ainsi que les aptitudes nécessaires à la conduite des véhicules.
- (13) L'introduction d'une catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs renforcera, en particulier, la sécurité routière en ce qui concerne les plus jeunes conducteurs qui, d'après les statistiques, sont les plus touchés par les accidents de la route.
- (14) Il convient d'arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules.
- (15) Il convient, pour des raisons en rapport avec la sécurité routière, que les États membres puissent appliquer leurs dispositions nationales en matière de retrait, de suspension, de renouvellement et d'annulation du permis de conduire à tout titulaire de permis ayant transféré sa résidence normale sur leur territoire.
- (16) Le modèle de permis de conduire tel que défini par la directive 91/439/CEE devrait être remplacé par un modèle unique ayant la forme d'une carte plastique. En même temps, ce modèle de permis de conduire nécessite une adaptation en raison de l'introduction d'une nouvelle catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs et d'une nouvelle catégorie de permis de conduire pour les motocycles.
- (17) L'introduction d'un microprocesseur optionnel dans le nouveau modèle de permis de conduire sous forme de carte plastifiée devrait permettre aux États membres d'améliorer encore le niveau de protection contre la fraude. Les États membres devraient avoir la possibilité d'inclure des données nationales dans le microprocesseur à condition que cela n'interfère pas avec les données généralement accessibles. Les prescriptions techniques du microprocesseur devraient être fixées par la Commission, assistée par le comité pour le permis de conduire.
- (18) Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur et les exigences auxquelles doivent satisfaire les examinateurs en matière de formation devraient être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, ce qui permet une évaluation plus objective des personnes demandant un permis de conduire et opère une plus grande harmonisation des examens de conduite.
- (19) Il convient de permettre à la Commission de procéder à l'adaptation au progrès scientifique et technique des annexes I à VI.
- (20) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (21) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à établir les critères nécessaires pour l'application de la présente directive. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

(22) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(23) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiquées à l'annexe VII, partie B,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modèle de permis

1. Les États membres établissent le permis de conduire national d'après le modèle communautaire figurant à l'annexe I, conformément aux dispositions de la présente directive. Le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis figure dans l'emblème dessiné à la page 1 du modèle communautaire de permis de conduire.

2. Sans préjudice des règles relatives à la protection des données, les États membres peuvent introduire dans le permis de conduire un support de mémoire (microprocesseur) à partir du moment où les prescriptions concernant le microprocesseur prévues à l'annexe I, lesquelles visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, ont été fixées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2. Ces prescriptions prévoient une homologation CE, qui ne pourra être accordée que lorsque la capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d'altération de données aura été démontrée.

3. Le microprocesseur intègre les données harmonisées relatives au permis de conduire précisées à l'annexe I.

Après avoir consulté la Commission, les États membres peuvent stocker des données supplémentaires à condition que la mise en œuvre de la présente directive ne s'en trouve aucunement perturbée.

Conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, la Commission peut modifier l'annexe I afin de garantir une interopérabilité future.

4. Après accord de la Commission, les États membres peuvent apporter au modèle figurant à l'annexe I les aménage-

ments nécessaires au traitement par ordinateur du permis de conduire.

Article 2

Reconnaissance mutuelle

1. Les permis de conduire délivrés par les États membres sont mutuellement reconnus.

2. Lorsque le titulaire d'un permis de conduire national valable mais dépourvu de la durée de validité administrative exposée à l'article 7, paragraphe 2, a transféré sa résidence normale dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis, l'État membre d'accueil peut appliquer audit permis les durées de validité administrative figurant audit article en renouvelant le permis, après l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date à laquelle le titulaire a transféré sa résidence normale sur le territoire de cet État.

Article 3

Mesures contre la falsification

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter les risques de falsification des permis de conduire, y compris pour les modèles de permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive. Ils en informent la Commission.

2. Le matériau utilisé pour le permis de conduire, décrit à l'annexe I, est protégé contre les falsifications en application des spécifications visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, qui doivent être établies par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2. Les États membres ont la faculté d'introduire des éléments de sécurité supplémentaires.

3. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 19 janvier 2033, tous les permis de conduire délivrés ou en circulation remplissent toutes les exigences prévues par la présente directive.

Article 4

Catégories, définitions et âges minimums

1. Le permis de conduire prévu à l'article 1^{er} autorise la conduite des véhicules à moteur des catégories définies ci-après. Il peut être délivré à partir de l'âge minimum indiqué pour chaque catégorie. Le terme «véhicule à moteur» désigne tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails.

2. Cyclomoteurs:

(catégorie AM)

— véhicules à deux roues ou à trois roues ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾ (à l'exclusion de ceux ayant une vitesse maximale par construction inférieure ou égale à 25 km/h), et quadricycles légers tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 2002/24/CE;

— l'âge minimum pour la catégorie AM est fixé à 16 ans.

3. Motocycles avec ou sans side-car et tricycles à moteur:

— le terme «motocycle» désigne les véhicules à deux roues avec ou sans side-car, tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), de la directive 2002/24/CE;

— les termes «tricycle à moteur» désignent les véhicules munis de trois roues symétriques, tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), de la directive 2002/24/CE;

a) catégorie A1:

— motocycles d'une cylindrée maximale de 125 centimètres cubes, d'une puissance maximale de 11 kW et avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg;

— tricycles à moteur d'une puissance ne dépassant pas 15 kW;

— l'âge minimum pour la catégorie A1 est fixé à 16 ans;

b) catégorie A 2:

— motocycles d'une puissance maximale de 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule développant plus du double de sa puissance;

— l'âge minimum pour la catégorie A2 est fixé à 18 ans;

c) catégorie A:

i) motocycles

— l'âge minimum pour la catégorie A est fixé à 20 ans. Toutefois, un minimum de deux ans d'expérience de conduite de motocycles sous couvert d'un permis A2 est nécessaire avant de pouvoir conduire des motocycles de la présente catégorie. Cette exigence d'expérience antérieure peut être écartée si le candidat est âgé de 24 ans au moins;

ii) tricycles à moteur d'une puissance supérieure à 15 kW

— l'âge minimum en ce qui concerne les tricycles à moteur d'une puissance supérieure à 15 kW est fixé à 21 ans.

4. Automobiles:

— le terme «automobile» désigne tout véhicule à moteur servant normalement au transport sur route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route des véhicules utilisés pour le transport des personnes ou de marchandises. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les tracteurs agricoles ou forestiers;

— les termes «tracteur agricole ou forestier» désignent tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction, qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de marchandises ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises n'est qu'accessoire;

a) catégorie B1:

— quadricycles, tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point b), de la directive 2002/24/CE;

— l'âge minimum pour la catégorie B1 est fixé à 16 ans;

— la catégorie B1 est facultative; dans les États membres qui ne prévoient pas cette catégorie de permis de conduire, un permis de conduire de catégorie B est exigé pour ces véhicules;

b) catégorie B:

Les automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur; une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie.

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg peut être attelée aux automobiles de cette catégorie, sous réserve que la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4 250 kg. Si cet ensemble dépasse 3 500 kg, les États membres, conformément aux dispositions de l'annexe V, exigent qu'il puisse être conduit uniquement:

— après une formation, ou

— après la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

⁽¹⁾ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/30/CE de la Commission (JO L 106 du 27.4.2005, p. 17).

Les États membres peuvent également exiger à la fois une formation et la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les États membres indiquent l'habilitation à conduire un tel ensemble sur le permis de conduire au moyen du code communautaire correspondant.

L'âge minimum pour la catégorie B est fixé à 18 ans;

c) catégorie BE:

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg;

— l'âge minimum pour la catégorie BE est fixé à 18 ans;

d) catégorie C1:

automobiles autres que celles des catégories D1 ou D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 7 500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

e) catégorie C1E:

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C 1 ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse autorisée excède 3 500 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;

— l'âge minimum est fixé à 18 ans pour les catégories C1 et C1E, sans préjudice des dispositions relatives à la conduite de ces véhicules figurant dans la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises ou de voyageurs ⁽¹⁾;

f) catégorie C:

automobiles autres que celles des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur; aux automobiles de la présente catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

g) catégorie CE:

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;

— l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories C et CE, sans préjudice des dispositions relatives à la conduite de ces véhicules figurant dans la directive 2003/59/CE;

h) catégorie D1:

automobiles conçues et construites pour le transport d'au maximum 16 passagers outre le conducteur et ayant une longueur maximale de huit mètres au maximum; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

i) catégorie D1E:

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;

— l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories D1 et D1E, sans préjudice des dispositions relatives à la conduite de ces véhicules figurant dans la directive 2003/59/CE;

j) catégorie D:

automobiles conçues et construites pour le transport de plus de huit passagers outre le conducteur; aux automobiles que l'on peut conduire avec un permis de la catégorie D peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

k) catégorie DE:

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;

⁽¹⁾ JO L 226 du 10.9.2003, p. 4. Directive modifiée par la directive 2004/66/CE du Conseil (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35).

- l'âge minimum est fixé à 24 ans pour les catégories D et DE, sans préjudice des dispositions relatives à la conduite de ces véhicules figurant dans la directive 2003/59/CE;

5. Après accord de la Commission, les États membres peuvent exclure de l'application du présent article certains types spécifiques de véhicules à moteur tels que les véhicules spéciaux pour personnes handicapées.

Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules utilisés par les forces armées ou la défense civile ou qui sont sous le contrôle de celles-ci.

6. Les États membres peuvent relever ou abaisser l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de conduire:

- a) pour la catégorie AM, cet âge peut être abaissé à 14 ans ou relevé au maximum à 18 ans;
- b) pour la catégorie B1, il peut être relevé au maximum à 18 ans;
- c) pour la catégorie A1, il peut être relevé au maximum à 17 ou à 18 ans,
 - si deux ans séparent l'âge minimum pour la catégorie A1 et l'âge minimum pour la catégorie A2, et
 - un minimum de deux ans d'expérience de conduite de motocycles de la catégorie A2 est exigé avant de pouvoir conduire des motocycles de la catégorie A, comme indiqué à l'article 4, paragraphe 3, point c) i);
- d) pour les catégories B et BE, cet âge peut être abaissé à 17 ans.

Les États membres peuvent abaisser l'âge minimum requis à 18 ans pour la catégorie C et à 21 ans pour la catégorie D en ce qui concerne:

- a) les véhicules utilisés par les services d'incendie et ceux utilisés pour le maintien de l'ordre public;
- b) les véhicules soumis à un essai sur route à des fins de réparation ou d'entretien.

Les permis de conduire délivrés à des personnes d'un âge inférieur à celui prévu aux paragraphes 2 à 4 conformément au présent paragraphe ne sont valables que sur le territoire de l'État membre qui les a délivrés, tant que le titulaire du permis n'a pas atteint l'âge minimum prévu aux paragraphes 2 à 4.

Les États membres peuvent reconnaître la validité sur leur territoire de permis de conduire délivrés à des conducteurs n'ayant pas atteint l'âge minimum prévu aux paragraphes 2 à 4.

Article 5

Conditions et restrictions

1. Le permis de conduire porte mention des conditions dans lesquelles le conducteur est habilité à conduire.
2. Si, pour cause de handicap physique, la conduite n'est autorisée que pour certains types de véhicules ou pour des véhicules adaptés, l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements prévue à l'article 7 est réalisée sur un tel véhicule.

Article 6

Progressivité et équivalences entre catégories

1. La délivrance du permis de conduire est subordonnée aux conditions suivantes:
 - a) le permis pour les catégories C1, C, D1 et D ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà autorisés à conduire des véhicules de la catégorie B;
 - b) le permis pour les catégories BE, C1E, CE, D1E et DE ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà autorisés respectivement à conduire des véhicules des catégories B, C1 C, D1 et D.
2. La validité du permis de conduire est fixée comme suit:
 - a) les permis délivrés pour les catégories C1E, CE, D1E ou DE sont valables pour les ensembles de véhicules couplés de la catégorie BE;
 - b) les permis délivrés pour la catégorie CE sont valables pour la catégorie DE tant que leurs titulaires sont autorisés à conduire des véhicules de la catégorie D;
 - c) les permis délivrés pour les catégories CE et DE sont valables pour les ensembles de véhicules couplés des catégories C1E et D1E respectivement;
 - d) les permis délivrés pour toute catégorie sont valables pour les véhicules de la catégorie AM. Toutefois, pour les permis de conduire délivrés sur son territoire, un État membre peut limiter les équivalences de la catégorie AM aux catégories A1, A2 et A, si ledit État membre subordonne l'obtention d'un permis de catégorie AM à la réussite d'un examen de conduite;
 - e) les permis délivrés pour la catégorie A2 sont également valables pour la catégorie A1;
 - f) les permis délivrés pour les catégories A, B, C ou D sont valables respectivement pour les catégories A1, A2, B1, C1 ou D1.

3. Les États membres peuvent accorder, pour la conduite sur leur territoire, les équivalences suivantes:

- a) tricycles à moteur sous couvert d'un permis de catégorie B, pour les tricycles à moteur d'une puissance dépassant 15 kW, à condition que le titulaire du permis de catégorie B soit âgé d'au moins 21 ans;
- b) motocycles de la catégorie A1 sous couvert d'un permis de catégorie B.

Le présent paragraphe n'étant valable que sur leur territoire, les États membres n'indiquent pas sur le permis de conduire que le titulaire est habilité à conduire ces véhicules.

4. Les États membres peuvent, après avoir consulté la Commission, autoriser la conduite sur leur territoire:

- a) de véhicules de la catégorie D1 (d'une masse maximale autorisée de 3 500 kg n'incluant pas les équipements spécialisés destinés au transport de passagers handicapés) par les conducteurs âgés de plus de 21 ans et détenteurs, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire de catégorie B, à condition que ces véhicules soient utilisés à des fins sociales par des entités non commerciales et que le conducteur fournisse ses services à titre bénévole;
- b) de véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg par les conducteurs âgés de plus de 21 ans et détenteurs, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire de catégorie B, à condition que ces véhicules soient essentiellement destinés à être utilisés, à l'arrêt, à des fins d'instruction ou de récréation, qu'ils soient utilisés à des fins sociales par des entités non commerciales et qu'ils aient été modifiés de façon à ne pas pouvoir être utilisés pour le transport de plus de neuf personnes ni pour le transport de biens de toute nature autres que ceux absolument nécessaires à l'utilisation qui leur a été assignée.

Article 7

Délivrance, validité et renouvellement

1. Le permis de conduire est uniquement délivré aux demandeurs qui:

- a) ont réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et une épreuve de contrôle des connaissances et qui répondent à des normes médicales, conformément aux dispositions des annexes II et III;
- b) ont réussi seulement une épreuve théorique en ce qui concerne la catégorie AM; les États membres peuvent imposer aux demandeurs la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et un examen médical pour cette catégorie.

Pour les tricycles et les quadricycles qui relèvent de cette catégorie, les États membres peuvent imposer une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements. Afin de distinguer entre les véhicules de la catégorie AM, un code national peut être inscrit sur le permis de conduire;

c) ont réussi seulement une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements ou ont suivi une formation conformément à l'annexe VI, pour ce qui concerne la catégorie A2 ou la catégorie A, à condition d'avoir acquis un minimum de deux ans d'expérience dans la conduite d'un motocycle de catégorie A1 ou de catégorie A2 respectivement;

d) ont suivi une formation ou ont réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements ou ont suivi une formation et réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements conformément à l'annexe V pour ce qui concerne la catégorie B pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés tel que défini à l'article 4, paragraphe 4, point b), deuxième alinéa;

e) ont leur résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire ou peuvent prouver qu'ils y font des études depuis 6 mois au moins.

2. a) À partir du 19 janvier 2013, les permis délivrés par les États membres pour les catégories AM, A1, A2, A, B, B1 et BE ont une validité administrative de dix ans.

Un État membre peut décider que les permis qu'il délivre pour ces catégories ont une validité administrative pouvant aller jusqu'à quinze ans.

b) À partir du 19 janvier 2013, les permis délivrés par les États membres pour les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E ont une validité administrative de cinq ans.

c) Le renouvellement d'un permis de conduire peut provoquer le commencement d'une nouvelle période de validité administrative pour une ou plusieurs autres catégories de véhicules que le titulaire du permis est autorisé à conduire, dans la mesure où cela est conforme aux conditions énoncées dans la présente directive.

d) La présence d'un microprocesseur conformément à l'article 1^{er} n'est pas une condition de validité d'un permis de conduire. La perte ou l'illegibilité d'un microprocesseur, ou tout autre dommage subi par celui-ci, n'a aucun effet sur la validité du document.

3. Le renouvellement du permis de conduire au moment où sa validité administrative vient à échéance est subordonné aux conditions suivantes:

- a) la continuation du respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles qu'exposées à l'annexe III pour les permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1 E, D, DE, D1 et D1E; et
- b) la résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire ou l'administration de la preuve que le demandeur y fait des études depuis 6 mois au moins.

Les États membres peuvent imposer, lors du renouvellement des permis de conduire des catégories AM, A, A1, A2, B, B1 et BE, un contrôle des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles qu'exposées à l'annexe III.

Les États membres peuvent limiter la durée de validité administrative, telle que définie au paragraphe 2, des permis de conduire délivrés aux conducteurs novices pour toute catégorie, afin d'appliquer des mesures spécifiques à ces conducteurs, dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Les États membres peuvent limiter la durée de validité administrative du premier permis délivré aux conducteurs novices pour les catégories C et D à trois ans, afin de pouvoir appliquer des mesures spécifiques à ces conducteurs, dans le but d'améliorer leur sécurité sur la route.

Les États membres peuvent limiter la durée de validité administrative, telle que définie au paragraphe 2, de permis de conduire dans des cas individuels pour toute catégorie s'il est jugé nécessaire d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux ou d'appliquer d'autres mesures spécifiques telles que des restrictions visant les auteurs d'infractions routières.

Les États membres peuvent réduire la durée de validité administrative, telle que définie au paragraphe 2, des permis de conduire dont les titulaires résident sur leur territoire et sont âgés de 50 ans révolus afin d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux ou d'appliquer d'autres mesures spécifiques telles que des cours de remise à niveau. Cette durée réduite de validité administrative ne peut être appliquée qu'à l'occasion du renouvellement du permis de conduire.

4. Sans préjudice des lois pénales et de police nationales, les États membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire, après consultation de la Commission, les dispositions de leur réglementation nationale concernant des conditions autres que celles visées par la présente directive.

5. a) Aucune personne ne peut être titulaire de plus d'un permis de conduire.

b) Les États membres refusent de délivrer un permis s'ils constatent que la personne qui en fait la demande détient déjà un permis de conduire.

c) Les États membres prennent les mesures nécessaires à l'application du point b). Les mesures nécessaires concernant la délivrance, le remplacement, le renouvellement ou l'échange d'un permis de conduire consistent à vérifier auprès des autres États membres si l'intéressé est déjà titulaire d'un autre permis de conduire lorsqu'il existe des motifs raisonnables de le soupçonner.

d) Pour faciliter les vérifications prévues au point b), les États membres utilisent le réseau des permis de conduire de l'Union européenne, lorsque ce dernier sera opérationnel.

Sans préjudice de l'article 2, l'État membre qui délivre un permis fait diligence en vue de s'assurer que l'intéressé remplit les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article et applique ses dispositions nationales en matière d'an-

nulation ou de retrait du droit de conduire s'il est établi qu'un permis a été délivré sans que ces conditions aient été respectées.

Article 8

Adaptation au progrès scientifique et technique

Les modifications nécessaires pour adapter les annexes I à VI au progrès scientifique et technique sont adoptées selon la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2.

Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour le permis de conduire.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 10

Examineurs

À compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, les examinateurs répondent aux normes minimales exposées à l'annexe IV.

Les examinateurs exerçant déjà cette fonction avant le 19 janvier 2013 sont uniquement soumis aux exigences en matière d'assurance de la qualité et de formation continue régulière.

Article 11

Dispositions diverses relatives à l'échange, au retrait, au remplacement et à la reconnaissance des permis de conduire

1. Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire national valable délivré par un État membre a établi sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de son permis de conduire contre un permis équivalent. Il appartient à l'État membre qui procède à l'échange de vérifier pour quelle catégorie le permis présenté est effectivement encore valable.

2. Sous réserve du respect du principe de territorialité des lois pénales et de police, l'État membre où est située la résidence normale peut appliquer au titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre ses dispositions nationales concernant la restriction, la suspension, le retrait ou l'annulation du droit de conduire et, si nécessaire, procéder à ces fins à l'échange de ce permis.

3. L'État membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'État membre qui l'a délivré et communique les motifs de cette action.

4. Un État membre refuse de délivrer un permis de conduire à un demandeur dont le permis de conduire fait l'objet d'une restriction, d'une suspension ou d'un retrait dans un autre État membre.

Un État membre refuse de reconnaître, à une personne dont le permis de conduire fait l'objet, sur son territoire, d'une restriction, d'une suspension ou d'un retrait, la validité de tout permis de conduire délivré par un autre État membre.

Un État membre peut également refuser de délivrer un permis de conduire à un demandeur dont le permis a fait l'objet d'une annulation dans un autre État membre.

5. Le remplacement d'un permis de conduire faisant suite notamment à une perte ou à un vol peut seulement être obtenu auprès des autorités compétentes de l'État membre où le titulaire a sa résidence normale; celles-ci procèdent au remplacement sur la base des renseignements qu'elles détiennent ou, s'il y a lieu, d'une attestation des autorités compétentes de l'État membre ayant délivré le permis initial.

6. Lorsqu'un État membre échange un permis de conduire délivré par un pays tiers contre un permis de conduire de modèle communautaire, mention en est faite sur ce dernier ainsi que de tout renouvellement ou remplacement ultérieur.

Cet échange ne peut être effectué que si le permis délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'État membre qui procède à l'échange. En cas de transfert de la résidence normale du titulaire de ce permis dans un autre État membre, ce dernier pourra ne pas appliquer le principe de la reconnaissance mutuelle exposé à l'article 2.

Article 12

Résidence normale

Aux fins de l'application de la présente directive, on entend par «résidence normale» le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle demeure.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne demeure dans un État membre pour l'exécution d'une

mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Article 13

Équivalences entre permis de modèle non communautaire

1. Après accord de la Commission, les États membres établissent les équivalences entre les droits acquis avant la mise en œuvre de la présente directive et les catégories définies à l'article 4.

Après consultation de la Commission, les États membres peuvent apporter à leur législation nationale les aménagements nécessaires à la mise en œuvre des dispositions de l'article 11, paragraphes 4, 5 et 6.

2. Aucun droit de conduire délivré avant le 19 janvier 2013 n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive.

Article 14

Évaluation

La Commission fait rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, y compris sur son impact sur la sécurité routière, au plus tôt le 19 janvier 2018.

Article 15

Assistance mutuelle

Les États membres s'assistent mutuellement dans la mise en œuvre de la présente directive et échangent des informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés, remplacés, renouvelés ou retirés. Ils utilisent le réseau des permis de conduire de l'Union européenne établi à cet effet, lorsque ce réseau sera opérationnel.

Article 16

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 19 janvier 2011, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er}, paragraphe 1, à l'article 3, à l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, et paragraphe 4, points b) à k), à l'article 6, paragraphe 1, et paragraphe 2, points a), c), d) et e), à l'article 7, paragraphe 1, points b), c) et d), et paragraphes 2, 3 et 5, à l'article 8, à l'article 10, à l'article 13, à l'article 14, à l'article 15, ainsi qu'à l'annexe I, point 2, à l'annexe II, point 5.2 en ce qui concerne les catégories A1, A2 et A, et aux annexes IV, V et VI. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

2. Ils appliquent ces dispositions à partir du 19 janvier 2013.

3. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, à la directive abrogée par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence, et sa formulation, sont arrêtées par les États membres.

4. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 17

Abrogation

La directive 91/439/CEE est abrogée avec effet au 19 janvier 2013, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national de cette directive indiqués à l'annexe VII, partie B.

L'article 2, paragraphe 4, de la directive 91/439/CEE est abrogé avec effet au 19 janvier 2007.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VIII.

Article 18

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'article 2, paragraphe 1, l'article 5, l'article 6, paragraphe 2, point b), l'article 7, paragraphe 1, point a), l'article 9, l'article 11, paragraphes 1, 3, 4, 5 et 6, l'article 12 ainsi que les annexes I, II et III sont applicables à partir du 19 janvier 2009.

Article 19

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 2006.

Par le Parlement européen

Le président

J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil

Le président

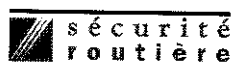
J. KORKEAOJA

Tableau comparatif entre les différents pays de l'Union européenne

PAYS	NOM DE L'ORGANISME	STATUT	AUTORITES DE REFERENCE	TAUX DE REUSSITE		DROITS D'INSCRIPTION		% de tues de moins de 25 ans	% de tues entre 18 et 25 ans
				EPREUVES THEORIQUES	EPREUVES PRATIQUES	EPREUVES THEORIQUES	EPREUVES PRATIQUES		
BELGIQUE	GOCA	Organisme privé	s/c Ministère des Transports	54%	50%	15 €	36 €	29%	23%
ESPAGNE	DGT	Etat	Ministère de L'Intérieur	59%	48%	25 €	50 €	27%	22%
FINLANDE	AKE	Agence + Compagnies Privées (conducteurs)	s/c Ministère des Transports	75%	73%	17 €	36 €	26%	18%
GRANDE-BRETAGNE	DSA	Agence	s/c Ministère de L'Environnement	62%	42,50%	42 €	70 €	36%	26%
ALLEMAGNE	TUV	Organisme privé	Monopole donné Par l'Etat	70%	71%	11 €	80 €	30%	23%
	DEKRA	- id -	- id -						
NORVEGE	NPRA	Etat	Ministère des Transports	48%	80%	25 €	40 €	/	/
IRLANDE NORD	DVTA	Agence	s/c Ministère de L'Environnement	60%	45%	30 €	56 €	38%	30%
PAYS-BAS	CBR	Agence	s/c Ministère des Transports	50%	47%	30 €	86 €	27%	18%
SUISSE	ASA	Agence	s/c Ministère des Transports	50%	55%	30 €	60 €	/	/
SUEDE	SRA (Vagverket)	Etat	Ministère des Transports	50%	60%	23 €	64 €	36%	19%
FRANCE	DSCR	Etat	Ministère des Transports	62%	53%	0 €	0 €	35%	29%



ministère de
l'Équipement
des Transports
et du Logement
du Tourisme
et de la Mer



direction de la Sécurité
et de la Circulation
routières

direction du personnel,
des services et de la
modernisation

la Défense, le 31 mars 2003

Le Ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

à

Mesdames et Messieurs les Préfets,
Préfet de la région Ile-de-France
Monsieur le Préfet de Police
Monsieur le Préfet de Paris,
Direction régionale de l'équipement
Directions Départementales de l'Équipement

Objet : Déconcentration de la gestion du service des examens du permis de conduire.

Réf. : Instructions du 27 janvier 1984
Circulaires du 29 octobre et du 26 novembre 2001.

1 – Principes d'organisation

1.1 Dispositions générales

Les délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sont placés, dès le 31 mars 2003, sous l'autorité du directeur départemental de l'équipement du département où ils exercent leurs activités.

Une cellule composée des inspecteurs et du délégué sera identifiée au sein de la DDE . Cette organisation sera définie par arrêté en application des dispositions du décret n° 82-389 du 10 mai 1982 modifié.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 81 98
mél : dscr
@equipement.gouv.fr

Afin de donner une plus grande lisibilité aux usagers comme à nos partenaires directs de la sécurité routière, il est recommandé d'utiliser le terme "Education Routière" pour qualifier cette cellule dans l'organigramme.

Dans le même esprit, la sous-direction de la formation du conducteur, qui a en charge, au sein de la direction de la sécurité et de la circulation routière, la définition, le pilotage, le suivi et l'évaluation des politiques publiques touchant à l'éducation et à la formation des usagers de la route à la sécurité routière, tout au long de la vie, deviendra, dans le cadre de la réorganisation de la DSCR, la sous-direction de l'éducation routière.

1.2 Dispositions spécifiques concernant Paris

La situation spécifique de Paris justifie qu'un traitement particulier lui soit réservé dans le cadre de la déconcentration; Une instruction ultérieure viendra en préciser les modalités.

1.3 Situation d'intérim concernant un délégué dans un ou plusieurs autres départements que celui ou ceux d'affectation

Quand l'intérim du délégué peut se faire par un autre agent de la D.D.E., cette décision est prise par le DDE qui en avise la DSCR

Dans le cas contraire, cet intérim peut être assuré par un personnel d'une DDE voisine dans les conditions définies par une convention entre les deux directions concernées. Cette dernière est transmise pour information à la DSCR.

2 – Activités des délégués et des inspecteurs

2.1 Rôle et missions des inspecteurs

Le rôle et les missions des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière se déclinent en 4 volets :

- ❶ Evaluer les aptitudes des candidats à la conduite [épreuves d'examens des différentes catégories de permis de conduire, participation aux jurys d'examens professionnels (BEP, CAP, CFP de conducteurs routiers)].
- ❷ Faire progresser la qualité de l'enseignement de la sécurité routière et de la conduite automobile (suivis d'enseignement dans les auto-écoles, contrôles des centres de récupération de points, participation aux jurys des examens professionnels de l'enseignement de la conduite automobile).
- ❸ Etre des acteurs de la lutte contre l'insécurité routière dans le champ de l'éducation routière
- ❹ Etre des personnes-ressources dans le cadre d'actions de formation et de prévention en matière de sécurité routière.

2.2 Rôle et missions des délégués

- ❶ Gérer les examens du permis de conduire (aspects pédagogiques, programmation de l'activité, respect des procédures, validité et qualité des expertises délivrées par les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, gestion des centres d'examen, matériels et consommables, police des examens)
- ❷ Manager les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (autorité hiérarchique de premier niveau, gestion administrative, plan de charge, encadrement et suivi des inspecteurs stagiaires).
- ❸ Former et informer (formation initiale et continue des inspecteurs, information des enseignants de la conduite).
- ❹ Assister l'autorité préfectorale dans la tutelle de l'enseignement de la conduite et dans le champ des actions de l'éducation routière.

2. 3 Organisation du travail

L'organisation du travail des inspecteurs et des délégués est arrêtée par le directeur départemental de l'équipement dans le respect du règlement intérieur ARTT du 23 décembre 2002 et de la circulaire relative à l'organisation des activités des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

2. 4 Formation initiale et continue des inspecteurs et des délégués

La DSCR est responsable de la politique de formation initiale et continue des inspecteurs et des délégués, dispensée par l'école nationale de sécurité routière et de recherche (ENSERR) à Nevers ou dans le réseau formation du ministère (C.I.F.P.).

3 - Actes et décisions relevant du niveau national

3.1 Instances de consultation et de concertation nationales

Les instances paritaires placées auprès de la DSCR (CTPS, CHSS) spécifiques aux IPCSR et délégués sont maintenues et ont pour mission d'examiner les sujets propres au métier de ces personnels présentant un caractère national.

Les compte-rendus des réunions des comités seront communiqués à l'ensemble des D.D.E.

3.2 Dispositif de péréquation et de permanence nationales

La répartition des effectifs (I.P.C.S.R.) sur le territoire et l'évolution de la demande en examens sont susceptibles de provoquer des déséquilibres provisoires entre départements qui justifient le maintien d'un dispositif de péréquation et de permanence nationales, permettant de pallier les insuffisances transitoires rencontrées par certains départements en matière d'attribution de places d'examens du permis de conduire.

Ce dispositif reste géré après le 31 mars 2003 par la sous-direction de l'éducation routière de la DSCR.

3.3 L'Inspection Nationale du permis de conduire

L'inspection nationale des examens du permis de conduire est assurée à partir du 31 mars 2003 par le Conseil Général des Ponts et Chaussées (M.I.G.T.). Une instruction ultérieure en précisera les modalités.

Ses missions :

- elle contrôle les inspecteurs du permis de conduire dans leur pratique professionnelles, au regard des règles déontologiques, des règles administratives et des instructions pédagogiques de la DSCR.
- elle veille à la coordination des activités entre les différents services de l'Etat impliqués dans l'organisation des examens du permis de conduire.
- elle a vocation à participer aux études et réflexions relatives à l'éducation routière et à formuler toutes propositions dans ce domaine.

Le directeur de la Sécurité
et de la Circulation Routières

SIGNE

Rémy HEITZ

Le directeur du Personnel,
des Services et de la
Modernisation

SIGNE

Jean-Pierre WEISS

Les centres d'examen du permis de conduire

549 centres pour le passage des épreuves théoriques sont répertoriés.

Est considéré comme centre théorique, un bâtiment disposant d'une salle pour le passage de l'épreuve théorique.

979 centres pour la totalité des épreuves pratiques correspondant à diverses qualifications :

- Les centres moto et groupe lourd qui disposent de pistes pour le passage des épreuves hors circulation. Un centre peut disposer de une ou plusieurs pistes d'examen pouvant fonctionner simultanément.
- Les centres B qui correspondent à un point de départ pour les épreuves voiture. Il peut s'agir d'un centre disposant de locaux (accueil, sanitaires), ou d'un simple « bout de trottoir ».

Un centre pratique peut avoir une ou plusieurs qualifications :

Centres ayant une seule qualification :

- **745 centres B**
- **43 centres du groupe lourd**
- **64 centres moto**

Centres ayant deux qualifications :

- **92 centres moto et lourd**
- **4 centres B et moto**
- **1 centre B et lourd**

- **Complexes : centres sur lesquels les examens B, moto et lourd sont effectués : 30**

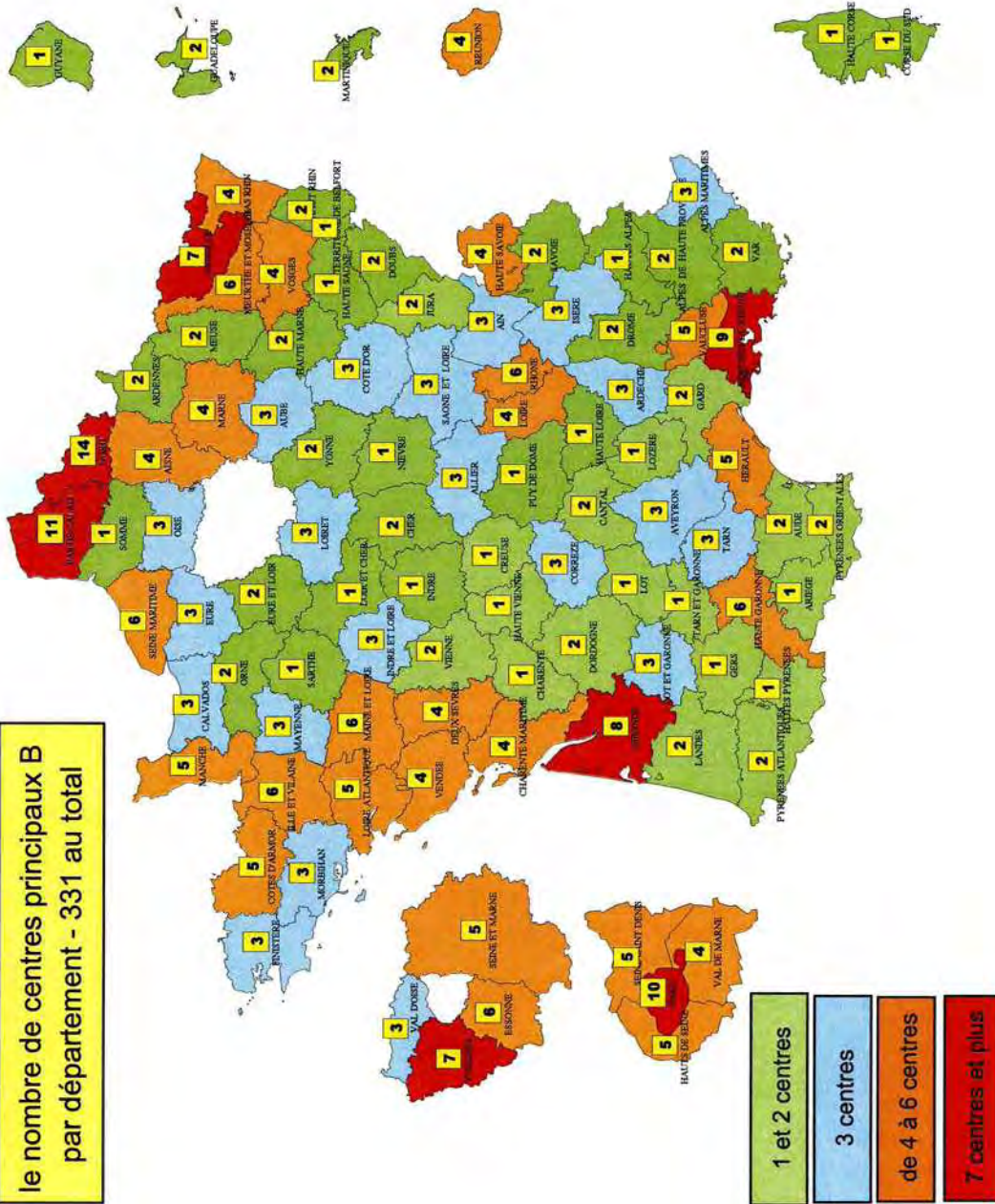
[illegible]

5 centres

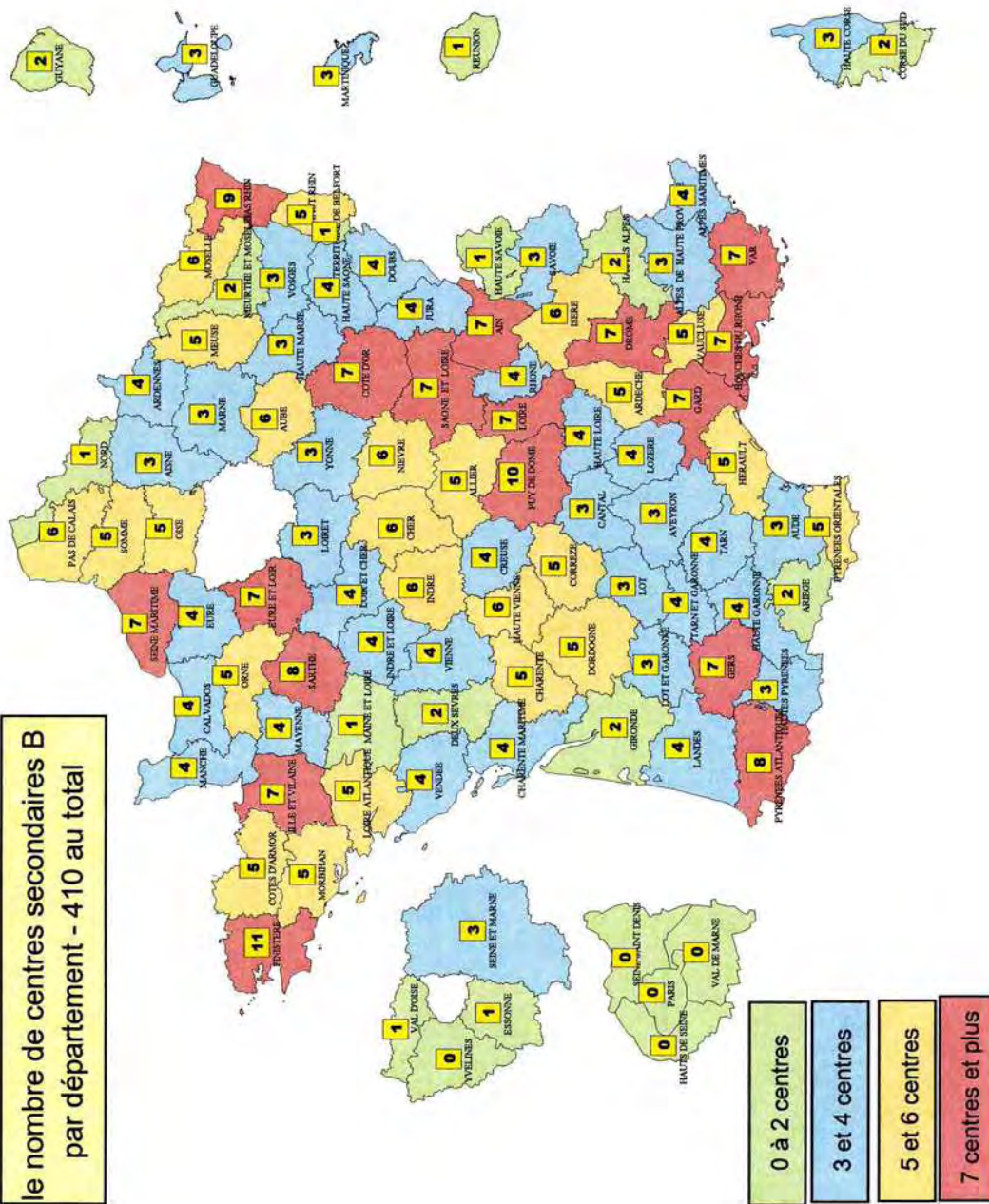
6 centres

7 centres et plus

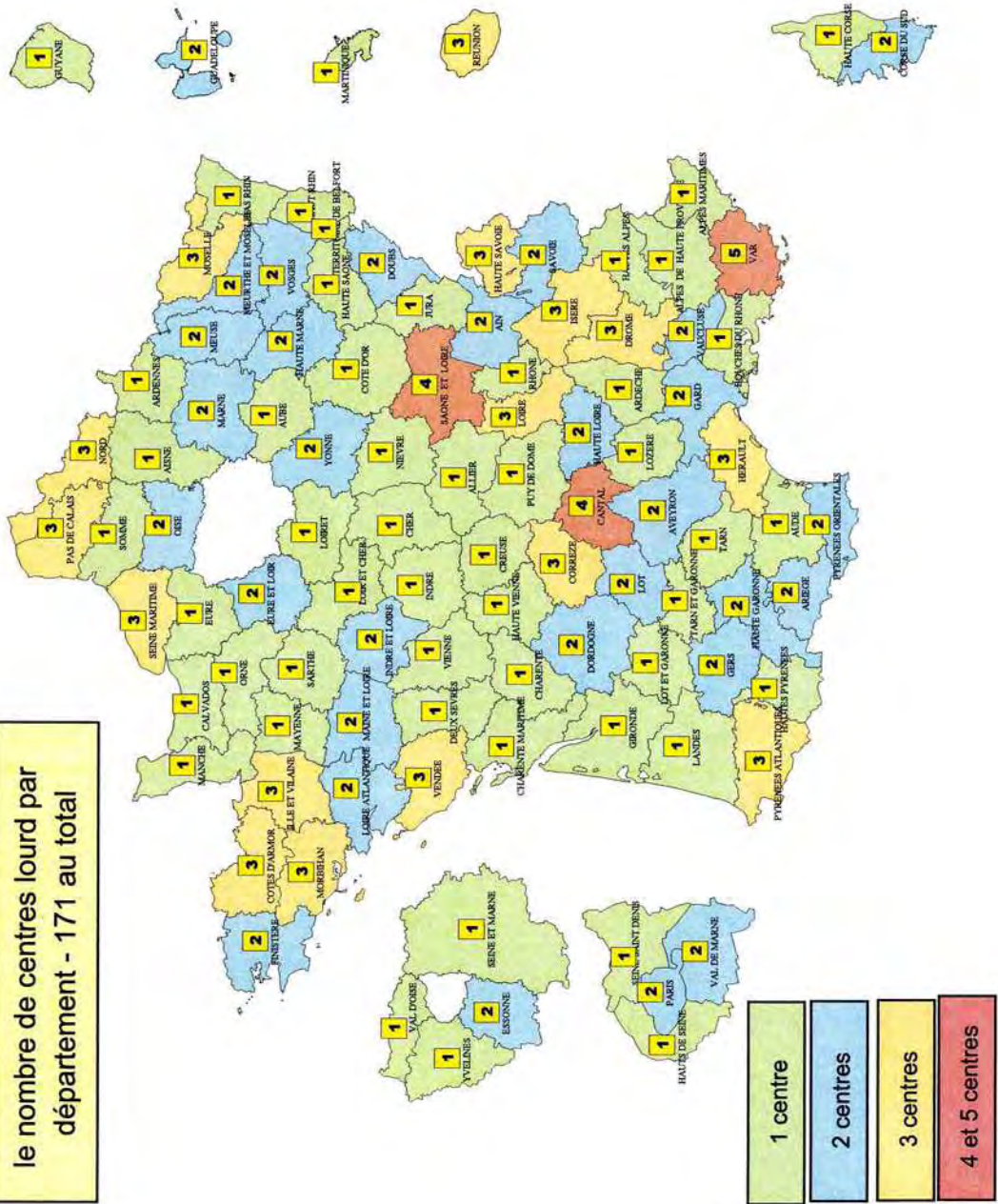
le nombre de centres principaux B
par département - 331 au total



le nombre de centres secondaires B
par département - 410 au total



le nombre de centres lourd par
département - 171 au total



le nombre de centres moto par
département - 189 au total

1 centre
2 centres
3 centres
4 et 5 centres

1 centre

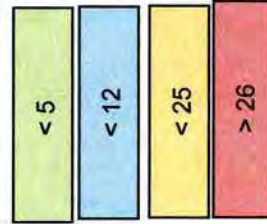
2 centres

3 centres

4 et 5 centres

cible 2008 IPCSR par département - 1241,3 au total

Color	Range
Green	< 5
Blue	< 12
Yellow	< 25
Red	> 26



Etude macroéconomique du coût du permis de conduire

Avril 2008

Cette étude a pour objectif d'évaluer le bénéfice économique global d'une mesure visant à améliorer le taux de réussite à l'examen¹ (afin d'atteindre par exemple les 70%), soit en reconsidérant l'évaluation conduite par les IPCSR, soit en améliorant le niveau qualitatif des candidats, soit encore en conjuguant les deux.

I- Les données disponibles :

- $\approx 725\,000^2$ demandes de permis de conduire déposées annuellement³
- Coût moyen d'un permis de conduire pour le citoyen : **1 200 €**⁴
- Ce coût inclut les frais d'inscription à l'examen au bénéfice de l'auto-école : de **100 à 150 €**⁵
- Le taux de succès à l'examen : **53 %**⁶
- Les candidats qui passent par l'AAC obtiennent généralement mieux le permis (taux de succès $\approx 70\%$)
- Mais, l'AAC ne concerne qu'entre **25 et 30%** seulement des candidats au PC
- Coût moyen d'une leçon de conduite : **35 €**
- **10 leçons** supplémentaires en moyenne entre 2 passages⁷

II- Les données non disponibles :

- quel est le taux de candidat qui obtiennent leur permis à la 2^{ème} fois, le taux à la 3^{ème}, etc... ?
- le délai moyen d'attente entre deux passages d'examen (même si la presse se fait l'écho de façon récurrente, de mécontentement en la matière, aucune statistique sérieuse n'est à ce jour disponible)

III- Remarques :

- si le taux de 53% de réussite en 1^{er} examen inclut les candidats passant par l'AAC (dont le taux de succès est de 70 %), les seuls candidats qui ne passent pas par l'AAC ont un taux de succès nettement inférieur à 53%.
- compte tenu de l'incomplétude des données (cf. chap. II) permettant une évaluation précise, force est de compléter les données disponibles avec des hypothèses :
 - répartition du nombre de candidats (en %) nécessitant un 2^{ème} passage, un 3^{ème}, etc...
 - le coût moyen du PC de conduire, évalué à 1 200 €, correspondra au coût du permis obtenu par un candidat qui obtient son PC au 1^{er} passage d'examen.

IV- Hypothèses

- IV-1 Dans la situation actuelle (ou l'on mesure un taux de réussite au 1^{er} passage à 53%) :
- on supposera que 30% réussissent au 2^{ème} passage
 - 12% au 3^{ème}
 - 5% au 4^{ème} et plus⁸

¹ L'étude concerne le permis B seul

² Il s'agit de candidats et non de passages d'examen

³ Source DSCR/VER prenant en compte la moyenne constatée sur les 2 dernières années (2006 et 2007)

⁴ Base correspondant au maximum de financement par la démarche « permis à 1 € par jour », d'ailleurs confirmée par le CNPA.

⁵ Pour la suite du calcul, une valeur moyenne de 125 € sera prise

⁶ Source DSCR/ER : moyenne observée sur les 2 dernières années 2006 et 2007

⁷ Source CNPA (les auto-écoles essaient de donner 1 heure de leçon supplémentaire par semaine entre 2 passages)

IV-2 Dans la situation imaginée (i. e. que le taux de réussite en 1^{er} passage est porté à 70%),

- on supposera que 20% réussissent au 2^{ème} passage
- 7% au 3^{ème}
- 3% au 4^{ème} et plus

Notons de plus que l'amélioration du taux de réussite en 1^{er} examen est de nature à réduire significativement les délais d'attente entre 2 passages, donc de nécessiter moins de leçons supplémentaires – dans ce cas, elles sont par hypothèse, réduites de moitié.

V- Calcul

Selon l'analyse des données disponibles complétées d'hypothèses réalistes, le coût de la formation est évalué, dans la situation actuelle à :

- 53% des 725 000 candidats ont le PC la 1 ^{ère} fois : $725\,000 \times 0,53 \times 1\,200 =$	461 100 000 €
- 30% la 2 ^{ème} f. : $725\,000 \times 0,3 \times [1\,200 + (35 \times 10) + 125] =$	364 312 500 €
- 12% la 3 ^{ème} f. : $725\,000 \times 0,12 \times [1\,200 + (35 \times 20) + 250] =$	187 050 000 €
- 5% la 4 ^{ème} f. : $725\,000 \times 0,05 \times [1\,200 \times (35 \times 30) + 375] =$	95 156 250 €
TOTAL (1) =	1 107 618 750 €
Soit un coût unitaire moyen de 1 527,75 €	

Dans l'hypothèse où les taux de succès à l'examen s'établissent différemment, (Cf. Ch. IV), le coût de la formation peut être estimé à :

- 70% des 725 000 candidats ont le PC la 1 ^{ère} fois : $725\,000 \times 0,7 \times 1\,200 =$	609 000 000 €
- 20% la 2 ^{ème} f. : $725\,000 \times 0,2 \times [1\,200 + (35 \times 5) + 125] =$	217 500 000 €
- 7% la 3 ^{ème} f. : $725\,000 \times 0,07 \times [1\,200 + (35 \times 10) + 250] =$	91 350 000 €
- 3% la 4 ^{ème} f. : $725\,000 \times 0,03 \times [1\,200 \times (35 \times 15) + 375] =$	45 675 000 €
TOTAL (2) =	963 525 000 €
Soit un coût unitaire moyen de 1 329 €	

VI- Conclusion

L'écart entre les 2 situations s'élève à un peu plus de **144 millions d'Euros** en masse, et pour ce qui concerne le coût unitaire du permis de conduire, cet écart est de près de **200 €**.

L'économie ainsi obtenue est de l'ordre de **13%**.

⁸ Pour simplifier le calcul, on ne retiendra donc comme hypothèse que 4 passages maximum (de toutes façons, aucune information sur un nombre de candidats qui sont contraints de passer plus de 4 fois le PC, n'est à ce jour disponible, et cette proportion est très probablement négligeable)



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des institutions
Service des automobiles et de la navigation

Direction
VM

Système de formation à la conduite en Suisse

Pour faciliter la compréhension, les explications seront illustrées par des exemples et bonnes pratiques genevoises.

0. Généralités

Deux changements légaux majeurs sont récemment intervenus en Suisse: la modification de la procédure d'obtention du permis de conduire ("1^{ère} phase") en avril 2004 et l'introduction d'une formation obligatoire de la conduite postérieure à l'examen ("2^{ème} phase") en décembre 2005.

0.1 Système légal

En Suisse, le droit sur la circulation routière regroupe une quarantaine de normes (lois et ordonnances), toutes édictées par le Parlement fédéral. La Loi fédérale sur la circulation routière (http://www.admin.ch/ch/f/rs/741_01/index.html), l'Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (http://www.admin.ch/ch/f/rs/741_51/index.html) et l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (http://www.admin.ch/ch/f/rs/741_41/index.html) constituent la colonne vertébrale du dispositif.

L'exécution des normes incombe aux 26 cantons et, pour eux, aux autorités cantonales d'admission à la circulation (services des automobiles ou offices de la circulation). Pour l'essentiel, elles ont la charge de la **gestion administrative des conducteurs** [examens de la conduite théorique et pratique, délivrance des permis de conduire pour toutes les catégories et leur retrait en cas d'infractions aux règles de la circulation], de la **gestion administrative des véhicules** [délivrance des permis de circulation ("cartes grises"), perception de la taxe annuelle (impôt) sur les véhicules immatriculés et retrait des permis de circulation en cas de non paiement de la taxe ou de non présentation du véhicule au contrôle technique] et des **contrôles techniques des véhicules** routiers immatriculés.

0.2 Statistiques

Pour une population d'env. 7 Mio d'habitants, le parc national des véhicules de la catégorie B (voitures de tourisme jusqu'à 3.5 tonnes) est d'env. 3.9 Mio d'unités. A l'échelle nationale, 130'000 à 140'000 examens du code de la route et de la conduite pratique ont lieu chaque année pour la catégorie B. A Genève, pour une population d'env. 450'000 habitants, le nombre de voitures de tourisme est d'env. 215'000, alors que 290'000 personnes sont détentrices d'un permis de conduire délivré par le canton. Par année, l'autorité cantonale fait passer env. 8'000 examens du code de la route et autant d'examens pratiques de la conduite pour la catégorie B.

0.3 Profil du personnel

Les ressources humaines engagées dans le domaine de l'admission des personnes et des véhicules à la circulation se constituent comme suit:

	Total	Autres	Formation en technique automobile*
Suisse	2'300	1'500	800
	100 %	65 %	35 %
Genève	140	105	35
	100 %	75 %	25 %

* Mécanicien sur automobiles et/ou sur motocycles; diagnosticien en automobiles; mécanicien sur engins agricoles; électricien en automobiles

Les experts de la circulation qui font passer les examens pratiques de la conduite sont issus de la catégorie de personnel à formation "technique automobiles". Ils suivent une formation complémentaire en cours d'emploi. Dispensée sur le plan national par l'association faïtière des services des automobiles (asa), elle leur permet, à terme, d'exercer la fonction d'examineur. Il existe différents niveaux de formation et leur durée varie en fonction du niveau d'exigence (voitures de tourisme, motocycles, véhicules lourds).

1 Procédure d'obtention du permis de conduire pour la catégorie B

1.1 Généralités

A début de la démarche administrative, s'inscrivent le dépôt de la demande d'obtention du permis de conduire et le paiement des émoluments. A cet effet, le sollicitant doit **se présenter personnellement**, pour des raisons de contrôle d'identité et de signature, au guichet. Outre le formulaire de demande, il remet une photo passeport destinée à être scannée, avec la signature, dans le système informatique en vue des démarches futures pour obtenir le permis. Il obtient un document administratif confirmant le dépôt d'une demande de permis; celui-ci comporte, outre ses données personnelles et sa photo, un numéro d'identification personnel (NIP). Le NIP lui permet d'accéder, via une plateforme Internet, au système de planification des examens théoriques et pratiques pour réserver un rendez-vous d'examen. A ce stade de la procédure, le demandeur s'inscrit en règle générale personnellement à l'examen du code de la route, partant qu'il n'est alors souvent pas encore en contact avec un moniteur d'auto-école. Le **délai d'attente** pour obtenir un rendez-vous d'examen (code de la route ou pratique) est de l'ordre de **3 semaines**.

L'examen du code de la route relève de la compétence de l'autorité cantonale d'admission. A Genève, l'offre de prestation maximale représente 7 séances d'examens par jour, à raison d'un maximum 18 participants. Les ouvertures des séances tiennent compte de la demande des usagers (actuellement: 3 séances hebdomadaires). Au moment de l'examen du code de la route, **2 contrôles de sécurité et d'identité** auront eu lieu: lors du dépôt de la demande et au moment d'accéder à la salle d'examen. La surveillance des examens et les contrôles d'identité sont confiés à du personnel à formation administrative. L'examen se présente sous forme d'un questionnaire à choix multiple, assisté par ordinateur et disponible, à choix, dans une des trois langues nationales (f/d/it). A Genève, le jour et à l'heure convenus avec le candidat, une des 18 stations informatiques de travail dont est équipée la salle d'examen lui sera attribuée. Pour chaque séance d'examen, les questions, puisées dans un choix de plusieurs centaines de questions, sont configurées de manière aléatoire par le système informatique. Cela a pour effet que les "tricheries" et le bachotage n'ont que très peu chances de succès. Le système permet de faire passer simultanément des examens de catégorie distinctes, y compris de la navigation. Au terme de l'examen, **le système informatique fournit immédiatement le résultat**, aucune intervention humaine n'étant requise. En cas de réussite, le candidat peut sans tarder solliciter un permis d'élève conducteur. Dans le cas contraire, il peut se réinscrire, soit au guichet, soit par Internet, avec son NIP.

En 2004, le permis de conduire au format "carte de crédit" (PCC) été introduit à l'échelle nationale, en conformité avec les directives européennes. Depuis cette date, tout nouveau permis de conduire est délivré sous forme d'un PCC. Sur le plan du contenu, la modification majeure avait consisté en l'obligation de réussite à l'examen du code de la route **avant** toute possibilité de conduire légalement une voiture. Dès lors, il n'était plus nécessaire de limiter le nombre de tentatives à l'examen du code de la route. En revanche, cela a entraîné une diminution significative de la demande des usagers en matière de cours du code de la route dispensés par les auto-écoles. Au moins 90 % des candidats à l'examen du code de la route ne nécessitent pas plus que 2 tentatives pour le réussir.

En cas de réussite lors de l'examen du code de la route, le futur conducteur peut solliciter un **permis d'élève conducteur**, valable pendant 2 ans. Durant cette phase, il peut effectuer des courses d'apprentissage accompagnées, soit par un moniteur d'auto-école, soit par n'importe quelle personne que remplit les conditions légales prévues. **Seuls les véhicules des moniteurs d'auto-école doivent être équipés de double-commande**. Pour l'essentiel, les élèves

conducteurs favorisent l'acquisition des compétences requises pour l'examen par un **mélange de la formation** privée et de la formation "professionnelle". Cette dernière se résume parfois à quelques leçons de conduite pratique à l'approche de la date de l'examen. Au demeurant, **aucune obligation légale de suivre de leçons pratiques** de la conduite n'existe. Aucune statistique - tant sur le plan des accidents que sur celui des taux de réussite à l'examen - ne permet de conclure à un avantage de la formation dispensée par un moniteur. Il peut toutefois raisonnablement être supposé que la compétence professionnelle des moniteurs a un impact favorable sur la formation des élèves conducteurs.

1.2 Examens pratique

Des examinateurs spécialement formés font passer les examens pratiques. En une journée d'examen, pour Genève, 7 examinateurs font passer chacun 6 examens par jour, soit un total de 48 examens quotidiens, soit au maximum entre 200 et 250 par semaine. Cette disponibilité assure une offre de prestation d'env. 10'000 examens par année. A Genève, les examinateurs travaillent à tour de rôle dans ce secteur d'activité, procurant ainsi un haut degré de souplesse de gestion mais aussi de variation dans le travail. En dehors de cette activité, les examinateurs, sont également engagés dans d'autres secteur, tels que les contrôles techniques des véhicules et la surveillance des auto-écoles et moniteurs. L'inscription à l'examen pratique de la conduite peut être effectuée par l'élève conducteur (au guichet ou via Internet, au moyen de son NIP) ou par le moniteur, pour le compte de son client. Le permis d'élève conducteur, dûment muni d'une photo passeport, sert à l'identification du candidat par l'examineur avant tout départ à l'examen, mais aussi en cas de contrôles de police. Le temps dévolu pour une séance d'examen pratique de la conduite est d'env. 60 minutes, comprenant le travail administratif et la course d'examen. Au terme de l'examen (pour Genève), **le résultat est notifié oralement** et contre remise du rapport d'examen au candidat. En cas de réussite, il peut de suite solliciter le permis de conduire, respectivement, en cas d'échec, se réinscrire, soit au guichet, soit par Internet au moyen de son NIP, pour une prochaine course d'examen. Pendant la course d'examen, **l'examineur est seul** dans la voiture avec le candidat. L'accompagnement par le moniteur est admis, à sa demande expresse toutefois. Cela constitue néanmoins une proportion totalement insignifiante.

1.3 Résumés

1.3.1 Généralités

A)	A. Entraînement / Pratique (1 ^{ère} phase)	
A1	Age minimum pour apprendre à conduire	18 ans
A2	Permis requis pour courses de conduite pratique ?	Oui ('Permis d'élève conducteur') Délivrance: après la réussite de l'examen de théorie (v. B1)
A3	Conditions pour l'entraînement de la conduite	L'apprenant doit avoir 18 ans révolus et peut pratiquer l'apprentissage soit en étant accompagné par une tierce personne privée (v. A5), soit auprès d'un moniteur d'auto-école, soit une combinant les deux. Le suivi de cours pratiques n'est pas obligatoire. Cours de théorie de la circulation (8 h - v. A7) - obligatoire Cours de 1 ^{er} secours aux blessés (min. 10 h) - obligatoire.
A4	Conduite accompagnée autorisée ?	Oui
A5	Conditions pour la personne accompagnante	Age minimum: 23 ans Expérience minimale: 3 années de conduite dans la même catégorie
A6	Cours de conduite pratiques obligatoires ?	Non
A7	Cours théoriques obligatoires	Non, mais cours de théorie de la circulation de 8 h (4 modules de 2 h)
A8	Minimas (durée d'apprentissage / heures de cours pratiques dans une école de conduite) ?	Non
A9	Total de la moyenne d'heures de pratique avant l'examen	Il n'existe pas de statistiques relatives à la moyenne des heures de courses d'entraînement accompagnées (accompagnement privé ou professionnel). La moyenne indicative de leçons à 50' de conduite pratique dispensées par des moniteurs d'auto-école est d'env. 20 à 25 leçons.
A10	Possibilité (légale) de conduire seul avant de passer l'examen ?	Non

1.3.2 Examens

3)	B. Examen de la conduite	
B1	Types d'examens	- Examen théorique: règles de la circulation (QCM assisté par ordinateur pour 20 candidats simultanément, toutes catégories confondues, <u>avant</u> les cours de conduite pratique) - Examen de la vue (par un opticien accrédité) - Examen de la conduite pratique (<u>après</u> la 1^{ère} phase d'entraînement)
B2	Placement du test de théorie	Avant on l'entraînement pratique sur route
B3	Examens de théorie: - Âge requis - Délai d'attente - Taux de réussite	18 ans 3 semaines (moyenne) 64 % (moyenne nationale 2007)
B4	Examen de la conduite pratique - Âge requis - Délai d'attente - Taux de réussite	18 ans 3 semaines (moyenne) 65 % (moyenne nationale 2007)

2. 2^{ème} phase

La 2^{ème} phase de formation a été introduite le 1^{er} décembre 2005. Les premiers résultats concernant les effets sur la sécurité routière ne seront pas disponibles avant 2010. Cette phase de formation s'inscrit dans la volonté du législateur d'une meilleure prise en charge de la population des conducteurs "à risque", partant que selon toutes les statistiques existantes - nationales et internationales - la survenance du 1^{er} accident se situe généralement peu après l'obtention du permis de conduire et que les accidents impliquant des jeunes conducteurs sont les plus fréquents. La 2^{ème} phase de la formation comporte une partie "répression" et une partie "perfectionnement/prévention", cette dernière basée sur l'échange d'expériences entre participants et des exercices pratiques, le tout animé par des intervenants spécialement formés (<http://www.vsr.ch/francais/taetigkeiten/projekt.htm>). Les cours de formation de la 2^{ème} phase sont dispensés par des **organismes de cours privés**, qui sont au bénéfice d'une autorisation de l'autorité d'admission, délivrée selon des critères de qualité et de sécurité stricts. Actuellement, les intervenants-animateurs se recrutent pour l'essentiel parmi les moniteurs. Toutefois, avant d'être admis comme intervenant, ils doivent avoir suivi une formation complémentaire d'au moins 10 jours, sanctionnée par un examen, et avoir réussi un test d'aptitude psychopédagogique. Pour les jeunes conducteurs, les deux jours de cours ne sont pas assortis d'un examen, puisqu'ils sont déjà titulaires du permis de conduire. La gestion administrative du suivi des cours par les autorités cantonales d'admission est assurée au moyen d'un système informatique central permettant de suivre au jour le jour l'évolution dans le domaine.

2.1 Résumé 2^{ème} phase

3)	C. Période après l'examen (2 ^{ème} phase)	
C1	Période probatoire ?	Oui
C2	Durée de la période probatoire	3 ans
C3	Conditions liées à la période probatoire	En cas d'infraction entraînant un retrait du PCC en conséquence, la durée probatoire est prolongée automatiquement d'une année. En cas de nouvelle infraction entraînant un retrait du PCC, le conducteur doit recommencer tout le processus d'obtention du PCC (1 ^{ère} et 2 ^{ème} phase). Il ne peut recommencer le processus qu'au terme d'une période d'attente d'une année après le 2 ^{ème} retrait du PCC et d'un examen psychotechnique favorable, effectué auprès d'un psychologue du trafic.
C4	Conséquence en cas d'infractions aux règles de la circulation durant la période probatoire	v. C3
C5	Formation obligatoire pour les nouveaux conducteurs, après l'obtention du permis de conduire probatoire ?	Oui: 2 journées de formation obligatoire durant la période probatoire, dont la 1^{ère}, si possible, dans les 6 mois après l'obtention du PCC. 1^{er} jour: exercices pratiques de la conduite sur des aires d'entraînement fermées (distances de freinage, vitesse dans les courbes, etc.) et discussions en groupes portant sur les expériences de la conduite de chaque participant et sur la problématique de l'usage de substances psychotropes et d'alcool dans le contexte de la conduite automobile. 2^{ème} jour: conduite dans la circulation, par groupe de trois participants et un animateur dans une voiture; échanges autour de l'expérience ressentie par les participants; pratique de la conduite respectueuse de l'environnement. Animateurs des cours de formation de la 2^{ème} phase: souvent des moniteurs d'auto-école qui ont suivi une formation particulière de 10 jours.

3. Coûts moyens pour obtenir un permis de conduire de la catégorie B

Il ne s'agit que d'indications approximatives, partant que l'élément "non obligatoire" constitue en même temps l'élément qui grève le plus le budget de l'obtention d'un permis de conduire. Pour le surplus, il n'existe pas de statistiques permettant d'établir la proportion des élèves conducteurs qui prennent des leçons de conduite, ni, le cas échéant, le nombre de leçons prises.

D) Coûts moyens pour obtenir un permis de conduire		Min	Max.
D1	Détail des coûts moyens		
	▪ Opticien*:	20 F	20 F
	▪ Cours de 1 ^{er} secours aux blessés*:	120 F	120 F
	▪ Théorie de la circulation*:	90 F	90 F
	▪ 20 Leçons de conduite par un moniteur**: (prix moyen par leçon de 50': 85 F)		1'700 F
	▪ Examen de théorie (3 essais) et pratique*: (y c. délivrance du permis de conduire)	290 F	290 F
	▪ 2 ^{ème} phase (moyenne 300 F par jour de cours)*:	600 F	600 F
	Montant total:	<u>1'120 F</u>	<u>2'820 F¹</u>
	* [Obligatoire]		
	**[Non obligatoire - une partie considérable des apprentis-conducteurs ne s'entraîne pas avec un moniteur]		

¹ (9 % autorité publique / (91% économie privée)

Carouge, le 16 avril 2008

Les Pays-Bas

Dotés d'une superficie de 41 500 km² (2004), les Pays-Bas compte une population de 16 357 000 habitants, soit 485 habitants au km².

Le ministère a confié, depuis 1927, l'organisation des examens du permis de conduire au CBR (Central Bureau Rijvaardigheidsbewijzen).

1. Un dispositif encadré par les législations nationale et européenne

Les missions du CBR sont fixées dans le « Road and Traffic Act » de 1994. Les activités attachées au permis de conduire sont régies par la législation européenne (notamment le contenu des examens, évaluation médicale, conducteurs professionnels). Les frais afférents aux missions d'organisation des examens sont approuvés par la ministère des transports.

Des dispositions spécifiques encadrent les mesures prises en faveur des populations défavorisées.

2. Les examens sont confiés à un opérateur privé

Le CBR, fondation autonome créée depuis 1927 dotée d'un conseil d'administration, a pour principales missions d'élaborer (contenu) et d'organiser les examens théoriques et pratiques pour les particuliers mais aussi pour les professionnels (examens pour le transport routier, aérien, etc) d'effectuer des enquêtes de comportement, d'opérer des retraits des permis.

3. Les moyens mis en oeuvre

Pour ses activités, le CBR emploie 1200 personnes (dont 700 examinateurs avec un absentéisme de 7,8%). En 2006, il a fait passer 640 000 examens théoriques, 480 000 examens pratiques, 450 000 visites médicales, 18 000 enquêtes de comportement, et opéré 6 000 retrait de permis.

Le CBR dispose d'un siège central à RIJSWIJK, 5 centres régionaux (Amsterdam, Rijswijk, Eindhoven, Arnhem, Assen), 27 centres d'examen théorique, 51 centres d'examen pratique et un centre de formation des examinateurs (Leusden). Les examinateurs peuvent travailler à temps partiel et, dans ce cas, cumuler leur activité avec une autre.

Pour accroître la productivité, le CBR est en train de généraliser l'informatisation des procédures, et notamment l'accueil et l'inscription des candidats par l'administration du CBR dans les centres, l'examen théorique ainsi que la validation des résultats (l'examineur remplit un formulaire sur un « palm », commente les performances du candidat en sa présence, annonce les résultats en direct et les transmet à un serveur central du ministère des transports). Le CBR poursuit la modernisation des centres d'examens.

4. La chaîne du permis de conduire

- **la formation (théorique et pratique)** est assurée par 5 200 auto-écoles, en relation directe avec le CBR. Les auto-écoles achètent leurs véhicules chez les constructeurs de leur choix mais l'aménagement de ces véhicules obéit à des normes fixées par un cahier des charges (sous la responsabilité du CBR).
- le CBR organise les examens théoriques (pris en charge séparément par un personnel administratif formé) et pratiques (assurés par les examinateurs, homologues des inspecteurs en France) pour les différentes catégories de permis (professionnels compris). Les examens

sont organisés par centre régional, sous la responsabilité du chef de centre régional qui doit rendre compte de son activité. Les résultats sont mis en ligne par le ministère des transports.

- Le « Lord Mayor » délivre le permis de conduire.
- Les candidats peuvent exercer un droit de recours (réclamations) devant le CBR, le médiateur (« National Ombudsman ») et les tribunaux civils.

5. Des examens en cours d'évolution

En relation avec la nouvelle directive européenne, le CBR poursuit l'évolution des examens pour les adapter aux nouvelles exigences de sécurité: un nouvel examen du permis de catégorie B est mis en place progressivement depuis le 1er janvier 2008 ¹ avec l'objectif de réduire le nombre des accidents parmi les conducteurs novices qui présentent un plus fort risque de cause d'accident. Des mesures spécifiques à ce groupe d'usagers ont déjà été adoptées comprenant notamment l'introduction d'un permis pour débutant.

Les candidats seront formés et évalués, dans **l'épreuve pratique**, en tenant compte de leurs compétences en matière de conduite autonome, de reconnaissance des dangers, de conduite dans une circulation dense et de conduite respectueuse de l'environnement.

FICHE TECHNIQUE

Suivre un parcours de manière autonome

Un des nouveaux éléments de l'épreuve pratique renouvée consiste à suivre un parcours de manière autonome. L'examineur peut demander au candidat :

- d'aller vers une destination connue sans donner aucune indication ;
- d'utiliser le GPS ;
- d'aller vers une destination sur la base de 3 à 5 indications .

En route, et contrairement à la procédure actuelle, le candidat ne reçoit plus d'instructions. Ceci est destiné à évaluer si l'apprenti est capable de combiner conduite autonome et comportement de sécurité. Les habiletés de conduite sont également évaluées lors d'une circulation très dense. Le GPS est uniquement utilisé si l'école de conduite a donné à l'élève l'opportunité de l'utiliser durant la formation.

Manœuvres spéciales

Des nouvelles manœuvres ont remplacé celles actuellement demandées lors de l'épreuve pratique. Il peut ainsi être demandé aux candidats d'effectuer un demi-tour, d'effectuer un stationnement ou d'arrêter la voiture au choix de l'examineur.

En plus, il peut lui être demandé d'effectuer le traditionnel démarrage en côte. Pour le demi-tour, qui ne doit pas être confondu avec la manœuvre en 3 points , il est demandé au candidat de repartir en sens inverse : toute liberté de manœuvre lui est laissée concernant la durée et la manière de faire cette action de manière autonome. Ce principe de conduite autonome est également appliqué lors de la manœuvre de stationnement ou d'arrêt.

Evaluation

Concernant la troisième phase relative aux questions posées sur des situations de conduite, il est demandé aux candidats de prendre en considération plusieurs options. Après résolution d'une situation de conduite, les candidats peuvent s'arrêter au bord de la route pour expliquer leur action. De plus, après l'examen, le candidat remplit un questionnaire qui a pour objet de lui indiquer ses forces et ses faiblesses. L'examineur lit les réponses faites par le candidat et en discute avec lui.

¹ Source: Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA)

Conduite respectueuse de l'environnement

Le nouveau style de conduite dans la nouvelle épreuve se traduit également par une conduite respectueuse de l'environnement. Des critères précis d'évaluation sont prévus : pression des pneumatiques, maniement de la boîte de vitesses, capacités d'anticipation notamment. Ces critères, non seulement permettent de diminuer la consommation de carburant, mais ont également une influence sur un comportement plus sécuritaire des conducteurs novices.

6. Quelques chiffres

- Les taux de réussite aux examens (données 2006)

Examen théorique	Inscrits	Reçus	Taux de réussite
Moto (A)	42 101	23 171	55%
Voiture (B)	429 297	206 731	48,2%
Marchandises – Voyageurs (CCV)	87 703	59 618	68%
Cyclomoteur	107 422	52 398	48,8%

Examen pratique	Inscrits	Reçus	Taux de réussite
Moto (A)			
- maîtrise du véhicule	28 708	24 330	84,8%
- respect du code de la route	29987	21 756	72,6%
Voiture (B)	366 783	173 994	47,4%
PL (C)	10 696	6 886	64,4%
Transports de voyageurs (D)	1 669	1 062	63,6%
Voiture avec remorque (BE)	30 889	22 244	72%

7. Conclusion

Le CBR, responsable de la mission et de l'activité qui lui ont été confiées, rend compte de ses résultats dans un rapport d'activité transmis au Ministre des transports.

S'agissant de la production des examens du permis de conduire (catégorie B), les ratios indiquent que la France obtient relativement, en termes de nombre d'examen par inspecteur et de taux de réussite, de meilleurs résultats que les Pays-Bas.

Permis B	Pays-Bas (année 2006)	France (année 2006)
Taux de réussite (ETG)	48,2%	61,01% ²
Taux de réussite examen pratique	47,4%	55,7% (853 521/1 530 879)
Coût moyen permis	Environ 1500 euros	Environ 1500 euros
Nombre d'examens pratiques par examinateur (épreuve pratique B)	524 (366 783/700)	1 244 (1 530 879/1230)
Nombre d'examens pratiques total (tous permis confondus) par examinateur	686 (480 000/700)	-

² Toutes présentations confondues. En première présentation, le taux est de 66,02%.

29 janvier 2008

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs

NOR : DEVT0774008A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Vu la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil ;

Vu le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs, notamment son article 13 ;

Vu l'avis émis le 12 décembre 2007 par le Conseil national de la formation professionnelle tout au long de la vie ;

Sur la proposition du directeur général de la mer et des transports,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le programme des formations prévues aux articles 4, 6 et 8 du décret du 11 septembre 2007 susvisé porte sur l'ensemble des matières détaillées à l'annexe I de la directive du 15 juillet 2003 susvisée.

Les différents thèmes de formation de ce programme, leur durée et leur organisation sont fixés conformément aux annexes I, I *bis*, I *ter* et II, II *bis*, II *ter* du présent arrêté.

Les annexes I, I *bis* et I *ter* sont relatives aux formations requises pour la conduite des véhicules de transport de marchandises et les annexes II, II *bis* et II *ter* aux formations requises pour la conduite des véhicules de transport de voyageurs.

Art. 2. – La formation initiale minimale obligatoire définie aux annexes I et II permet au conducteur de se perfectionner à une conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité, de connaître, appliquer et respecter les réglementations du transport ainsi que les règles relatives à la santé, la sécurité routière, la sécurité environnementale, le service et la logistique.

D'une durée de 140 heures dispensées sur 4 semaines consécutives et réalisées en face à face pédagogique, cette formation est composée de quatre thèmes. Elle s'adresse :

- à tout conducteur d'un véhicule de transport de marchandises dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, titulaire du permis de conduire de la catégorie C ou EC en cours de validité ou d'un permis reconnu en équivalence conformément aux articles R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du code de la route ;
- à tout conducteur d'un véhicule comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ou transportant plus de huit personnes, non compris le conducteur, titulaire du permis de conduire de la catégorie D ou ED en cours de validité ou d'un permis reconnu en équivalence conformément aux articles R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du code de la route.

Chaque session de formation doit regrouper au maximum 16 stagiaires en salle de cours auxquels peuvent se joindre au maximum 4 stagiaires du stage visé à l'article 4. Le nombre de stagiaires par véhicule est fixé à 4 stagiaires au maximum. Lorsque le stage comporte moins de 4 stagiaires par véhicule, le centre de formation doit organiser le stage dans le respect du programme de formation et de sa durée globale.

La durée du temps de conduite individuelle est au moins égale à 10 heures par stagiaire dont 4 heures au maximum peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial, tels que définis aux II et III de l'article 5.

Art. 3. – La formation continue obligatoire définie aux annexes I *bis* et II *bis* permet au conducteur, à partir d'un bilan de ses connaissances et compétences, de se perfectionner à une conduite rationnelle axée sur les

règles de sécurité, d'actualiser ses connaissances en matière de réglementation du transport ainsi que de santé, sécurité routière, sécurité environnementale, service et logistique et d'améliorer ses pratiques dans ces domaines.

Cette formation est d'une durée de 35 heures réalisées en face à face pédagogique et en 5 jours consécutifs ou en deux sessions de formation dispensées au cours d'une période de trois mois maximum, la première session de 3 jours consécutifs consacrée au bilan et aux thèmes 1 et 2 et la seconde session de 2 jours également consécutifs consacrée aux thèmes 3 et 4 et à l'évaluation des acquis. Cette formation est composée de quatre thèmes. Elle s'adresse :

- à tout conducteur d'un véhicule de transport de marchandises dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, titulaire du permis de conduire de la catégorie C ou EC en cours de validité ou d'un permis reconnu en équivalence conformément aux articles R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du code de la route et justifiant de la régularité de sa situation au regard des obligations de formation professionnelle des conducteurs ;
- à tout conducteur d'un véhicule comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ou transportant plus de huit personnes, non compris le conducteur, titulaire du permis de conduire de la catégorie D ou ED en cours de validité ou d'un permis reconnu en équivalence conformément aux articles R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du code de la route et justifiant de la régularité de sa situation au regard des obligations de formation professionnelle des conducteurs.

Chaque session de formation doit regrouper au maximum 16 stagiaires en salle de cours et 4 stagiaires par véhicule, auxquels peuvent se joindre au maximum 4 stagiaires du stage visé à l'article 4.

Lorsque le stage comporte moins de 4 stagiaires par véhicule, le centre de formation doit organiser le stage dans le respect du programme de formation et de sa durée globale.

La durée du temps de conduite individuelle est au moins égale à 2 heures par stagiaire dont 30 minutes au maximum peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial tels que définis aux II et III de l'article 5.

Art. 4. - La formation complémentaire dénommée « passerelle », mentionnée à l'article 6 du décret du 11 septembre 2007 susvisé, est définie aux annexes I *ter* et II *ter*. Elle permet au conducteur d'acquérir ou de compléter les connaissances et les compétences nécessaires à l'accès au secteur du transport de voyageurs ou de marchandises par le perfectionnement à une conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité, la connaissance, l'application et le respect des réglementations du transport et des règles relatives à la santé, la sécurité routière, l'environnement économique et l'organisation du marché du secteur du transport.

D'une durée de 35 heures réalisées en face à face pédagogique et effectuées avant toute activité de conduite dans le secteur visé par la formation, celle-ci est composée de quatre thèmes et s'adresse :

- à tout conducteur d'un véhicule de transport de marchandises titulaire des permis de conduire des catégories C ou EC et D ou ED en cours de validité ou de permis reconnus en équivalence conformément aux articles R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du code de la route et d'un titre ou diplôme de conducteur routier du transport de marchandises (titre professionnel du ministère chargé de l'emploi ou CAP ou BEP du ministère de l'éducation) ou d'une attestation de formation initiale minimale obligatoire du transport routier de marchandises ou à titre transitoire, d'une attestation valant FIMO délivrée en application des décrets n° 97-608 du 31 mai 1997, n° 98-1039 du 18 novembre 1998 et n° 2004-1186 du 8 novembre 2004 et mentionnée à l'article 25 du décret du 11 septembre 2007 susvisé ;
- à tout conducteur d'un véhicule comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ou transportant plus de huit personnes, non compris le conducteur, titulaire des permis de conduire des catégories C ou EC et D ou ED en cours de validité ou de permis reconnus en équivalence conformément aux articles R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du code de la route et d'un titre ou diplôme de conducteur routier du transport de voyageurs (titre professionnel du ministère chargé de l'emploi ou CAP du ministère de l'éducation) ou d'une attestation de formation initiale minimale obligatoire du transport routier de voyageurs ou à titre transitoire d'une attestation valant FIMO délivrée en application du décret n° 2002-747 du 2 mai 2002 et mentionnée à l'article 25 du décret du 11 septembre 2007 susvisé.

Chaque session de formation doit regrouper au maximum 16 stagiaires en salle de cours et 4 stagiaires par véhicule.

Lorsque le stage comporte moins de 4 stagiaires par véhicule, le centre de formation doit organiser le stage dans le respect du programme de formation et de sa durée globale.

La durée du temps de conduite individuelle est au moins égale à 2 h 30 par stagiaire dont 30 minutes au maximum peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial tels que définis aux II et III de l'article 5.

Art. 5. - I. - Les véhicules utilisés pendant les formations doivent répondre aux caractéristiques minimales suivantes :

1. Véhicules de transport de marchandises :

- poids réel supérieur ou égal à 75 % du PTAC ou du PMA ;
- véhicule articulé ou ensemble de véhicules d'un PMA d'au moins 32 tonnes équipé d'un ralentisseur intégré au moteur et/ou d'un ralentisseur de type électromagnétique ou hydraulique ;

- porteur : PTAC de 17 tonnes minimum équipé d'un ralentisseur intégré au moteur et/ou d'un ralentisseur de type électromagnétique ou hydraulique.

2. Véhicules de transport de voyageurs :

- longueur minimum : 10,60 m ;
- largeur minimum : 2,50 m ;
- porte à faux minimum AV et AR : 2 m ;
- équipé d'un ralentisseur intégré au moteur et/ou d'un ralentisseur de type électromagnétique ou hydraulique.

II. – Lorsque les cours de conduite sont dispensés en recourant à un simulateur haut de gamme, celui-ci doit permettre :

1. De restituer un environnement réaliste avec notamment l'utilisation d'une cabine réelle de poids lourd dont l'ensemble, y compris le siège du conducteur, est asservi aux mouvements d'accélération tant longitudinales que transversales, la restitution visuelle à 180 degrés, la rétro-vision, la restitution sonore du monde extérieur, l'animation du trafic routier ;

2. De proposer un large éventail de situations pédagogiques telles que conduite, manoeuvres par tous les temps et dans des situations extrêmes en offrant une approche pédagogique souple, progressive et adaptable à chaque conducteur des différentes situations de conduite ;

3. D'exercer un suivi et un contrôle personnalisé de l'action de chaque stagiaire en offrant au formateur un véritable outil permettant de tester et d'évaluer les performances du stagiaire.

III. – Lorsque les cours de conduite sont dispensés sur un terrain spécial, celui-ci doit permettre :

1. De restituer la quasi totalité des difficultés susceptibles d'être rencontrées sur la route (routes à double sens de circulation avec courbes, virages, rond-point, montée, descente, ligne droite et plateau manoeuvres) dans des conditions permettant aux stagiaires de s'exercer en toute sécurité ;

2. De recréer des situations d'urgence grâce à des dispositifs reproduisant fidèlement un obstacle fixe ou mobile ;

3. De conduire avec des coefficients d'adhérence variables simulant des sols secs, mouillés ou enneigés ;

4. De maintenir un lien constant entre le formateur et les stagiaires (présence dans la cabine ou liaison radio) pour permettre un contrôle et un suivi personnalisé de l'action de chaque stagiaire.

Art. 6. – Un livret de suivi de la formation est remis à chaque stagiaire en début de formation. Il est la propriété exclusive du stagiaire. Ce livret présente les objectifs de la formation, ses différentes étapes, son calendrier ainsi que les conditions de l'évaluation. Il permet un suivi et une évaluation de la progression du stagiaire. Il comporte notamment :

- une fiche de suivi de la formation à la pratique de la conduite renseignée par le stagiaire et émargée par ce dernier et son formateur précisant le temps passé par séance sur le véhicule réel, sur un simulateur de conduite et sur un terrain spécial ainsi que le temps consacré aux commentaires pédagogiques ;
- une fiche de synthèse récapitulant les différentes évaluations réalisées et la sanction de la formation pour les formations mentionnées aux articles 2 et 4.

A l'issue de la formation, une copie du livret de suivi complété est conservée par le centre de formation pendant au moins cinq ans à des fins de contrôle par les fonctionnaires mentionnés à l'article 16 du décret du 11 septembre 2007 susvisé, à des fins pédagogiques par le centre de formation et pour répondre à la demande d'un ancien stagiaire.

Art. 7. – Pour les formations mentionnées aux articles 2 et 4, les évaluations prévues sont réalisées par un formateur autre que celui qui a assuré la formation. Le formateur évaluateur fera le bilan global de la formation à la conduite professionnelle avec le stagiaire. L'évaluation de la partie théorique de la formation est réalisée sur la base d'un questionnaire à choix multiples.

En cas d'échec à la partie théorique ou à la partie pratique de la formation, le stagiaire conserve le bénéfice de son succès partiel pendant six mois. Le centre de formation délivre au stagiaire une attestation constatant cette situation et faisant apparaître sa date d'échéance. La validation finale de la partie pratique ne peut être effectuée que si le stagiaire suit de nouveau le module « application pratique de la conduite en situation normale comme en situation difficile » inclus dans le thème « perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité ».

A la fin de la formation mentionnée à l'article 3, un test final d'auto évaluation sera proposé au stagiaire et une évaluation des acquis du stage sera effectuée et commentée avec le stagiaire.

Art. 8. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 10 septembre 2008 pour les formations requises pour la conduite des véhicules de transport de voyageurs et du 10 septembre 2009 pour les formations requises pour la conduite des véhicules de transport de marchandises.

Art. 9. – Est abrogé à compter du 10 septembre 2008 l'arrêté du 17 juillet 2002 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs.

Sont abrogés à compter du 10 septembre 2009 l'arrêté du 19 février 1999 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public de marchandises et l'arrêté du 29 décembre 2004 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier privé de marchandises.

Art. 10. – Le directeur général de la mer et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 janvier 2008.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de la mer
et des transports,*
D. BURSAUX

ANNEXE I LA FORMATION INITIALE MINIMALE OBLIGATOIRE (FIMO) TRANSPORT DE MARCHANDISES		
	Accueil et présentation de la formation	1h
Thème 1	Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité : ✓ les caractéristiques techniques du véhicule et le fonctionnement des organes de sécurité ✓ le perfectionnement à une conduite sûre et économique en insistant sur les différentes possibilités offertes par l'informatique embarquée et sur l'optimisation de la consommation de carburant ✓ les principes d'utilisation d'une boîte de vitesses automatisée ou automatique ✓ le chargement, l'arrimage, la manutention des marchandises dans le respect des consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule ✓ application pratique de la conduite en situation normale comme en situation difficile: 10 h de conduite individuelle comprenant 1 heure de manoeuvres professionnelles (sur ces 10 h 4 h au maximum peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial) auxquelles s'ajoute 1h de commentaires pédagogiques	65 h dont 44h pour la pratique de la conduite (40h de conduite et 4h de commentaires pédagogiques)
Thème 2	Application des réglementations : ✓ la réglementation sociale nationale et européenne applicable au transport routier de marchandises et notamment les temps de conduite et de repos des conducteurs, l'utilisation du chronotachygraphe électronique, la formation des conducteurs, les conventions collectives, les statuts particuliers (ex.fonction publique...) ✓ la réglementation applicable aux différentes composantes du secteur du transport de marchandises (transport public, location, transport en compte propre) en national et en international et notamment les différents contrats et documents de transport nécessaires à l'acheminement des marchandises	28h
Thème 3	Santé, sécurité routière et sécurité environnementale : ✓ la prévention des risques physiques, notamment de l'hypovigilance ✓ l'aptitude physique et mentale ✓ la conduite préventive et l'évaluation des situations d'urgence notamment à travers des exercices pratiques et études de cas permettant une approche pragmatique des situations à risques. ✓ les principes élémentaires du secourisme ✓ les règles de circulation et de signalisation routières ✓ les risques de la route, les facteurs aggravant liés aux véhicules lourds ✓ les accidents du travail en circulation et à l'arrêt ✓ la circulation dans les tunnels : règles de conduite à l'approche et dans les tunnels, spécificités des grands ouvrages ✓ le franchissement des passages à niveau ✓ la criminalité et le trafic des clandestins	28 h
Thème 4	Service, logistique : ✓ les comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise et au développement de la qualité de service ✓ l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché	14h
	Test final d'évaluation des compétences acquises, corrections et synthèse du stage	4h
	Durée totale du stage	140 h

Admission: - Pour la partie théorique: QCM de 60 questions, recevabilité à 36 bonnes réponses

- Pour la partie pratique : contrôle continu

ANNEXE I bis LA FORMATION CONTINUE OBLIGATOIRE (FCO) TRANSPORT DE MARCHANDISES		
	Accueil et présentation de la formation	0 h 30
	Bilan des connaissances relatives : ✓ aux réglementations spécifiques aux transports et à la sécurité routière, ✓ aux techniques et comportement en conduite : conduite libre accompagnée (évaluation individuelle et analyse): 0h30*	3 h 30
Thème 1	Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité : ✓ la prise en compte des caractéristiques techniques du véhicule ✓ le perfectionnement à une conduite sûre et économique en insistant sur les différentes possibilités offertes par l'informatique embarquée et sur l'optimisation de la consommation de carburant ✓ le chargement, l'arrimage, la manutention des marchandises dans le respect des consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule ✓ application pratique et analyse de la conduite en situation normale comme en situation difficile (1h 30* de conduite individuelle dont au maximum 0h30 peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial)	11h dont 6h pour la pratique de la conduite: (5h20 de conduite et 0h40 de commentaires pédagogiques)
Thème 2	Application des réglementations (actualisation des connaissances) : ✓ la réglementation sociale nationale et européenne applicable au transport routier de marchandises et notamment les temps de conduite et de repos des conducteurs, l'utilisation du chronotachygraphe électronique, la formation des conducteurs, les conventions collectives, les statuts particuliers (ex: fonction publique) ✓ la réglementation applicable aux différentes composantes du secteur du transport de marchandises (transport public, location et transport en compte propre) en national et en international et notamment les différents contrats et documents de transport nécessaires à l'acheminement des marchandises	6h
Thème 3	Santé, sécurité routière et sécurité environnementale (actualisation des connaissances) : ✓ la prévention des risques physiques ✓ l'aptitude physique et mentale ✓ la conduite préventive et l'évaluation des situations d'urgence notamment à travers des exercices pratiques et études de cas permettant une approche pragmatique des situations à risques. ✓ les principes élémentaires du secourisme ✓ les règles de circulation et de signalisation routières ✓ les risques de la route, les facteurs aggravant liés aux véhicules lourds ✓ les accidents du travail en circulation et à l'arrêt ✓ la circulation dans les tunnels : règles de conduite à l'approche et dans les tunnels, spécificités des grands ouvrages ✓ le franchissement des passages à niveau ✓ la criminalité et le trafic des clandestins	7h
Thème 4	Service, logistique (actualisation des connaissances) : ✓ les comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise et au développement de la qualité de service ✓ l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché	4h
	Évaluation des acquis et synthèse du stage	3 h
	Durée totale du stage	35 h

Evaluation des acquis: test final d'auto évaluation

* ces temps de conduite individuelle peuvent, pour des raisons pédagogiques, être regroupés et effectués en deux fois une heure

ANNEXE I ter LA FORMATION SPECIFIQUE dite PASSERELLE TRANSPORT DE MARCHANDISES		
	Accueil et présentation de la formation	0 h 30
Thème 1	Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité : ✓ les caractéristiques techniques du véhicule de transport de marchandises ✓ le perfectionnement à une conduite sûre et économique en insistant sur les différentes possibilités offertes par l'informatique embarquée et sur l'optimisation de la consommation de carburant ✓ le chargement, l'arrimage, la manutention des marchandises dans le respect des consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule ✓ application pratique et analyse de la conduite en situation normale comme en situation difficile : 2 h 30 de conduite individuelle y compris les manoeuvres (dont au maximum 0h30 peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial) auxquelles s'ajoute 0h15 de commentaires pédagogiques	15 h 30 dont 11h pour la pratique de la conduite (10h de conduite et 1h de commentaires pédagogiques)
Thème 2	Application des réglementations : ✓ la réglementation sociale nationale et européenne applicable au transport routier de marchandises, notamment les temps de conduite et de repos des conducteurs, l'utilisation du chronotachygraphe électronique, la formation des conducteurs, les conventions collectives, les statuts particuliers (ex.fonction publique...) ✓ la réglementation applicable aux différentes composantes du secteur du transport de marchandises (transport public, location, transport en compte propre) en national et en international et notamment les différents contrats et documents de transport nécessaires à l'acheminement des marchandises	5h
Thème 3	Santé, sécurité routière et sécurité environnementale : ✓ la conduite préventive et l'évaluation des situations d'urgence notamment à travers des exercices pratiques et études de cas permettant une approche pragmatique des situations à risques. ✓ les accidents du travail en circulation et à l'arrêt ✓ la circulation dans les tunnels	7 h
Thème 4	Service, logistique propres au transport de marchandises : ✓ les comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise et au développement de la qualité de service ✓ l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché	4h
	Test final d'évaluation des compétences acquises, correction et synthèse du stage	3 h
	Durée totale du stage	35 h

Admission:

- Pour la partie théorique: QCM de 40 questions, recevabilité à 24 bonnes réponses
- Pour la partie pratique : contrôle continu

ANNEXE II LA FORMATION INITIALE MINIMALE OBLIGATOIRE (FIMO) TRANSPORT DE VOYAGEURS		
	Accueil et présentation de la formation	1h
Thème 1	Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité : ✓ les caractéristiques techniques du véhicule et fonctionnement des organes de sécurité ✓ le perfectionnement à une conduite sûre et économique en insistant sur les différentes possibilités offertes par l'informatique embarquée et sur l'optimisation de la consommation de carburant ✓ principes d'utilisation d'une boîte de vitesses automatique ✓ le chargement, le respect des consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule pour assurer la sécurité et le confort des passagers ✓ application pratique de la conduite professionnelle en situation normale comme en situation difficile : 10 h de conduite individuelle comprenant 1h de manoeuvres professionnelles (sur ces 10 h, 4 h au maximum peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial) auxquelles s'ajoute 1h de commentaires pédagogiques	65 h dont 44h pour la pratique de la conduite (40h de conduite et 4h de commentaires pédagogiques)
Thème 2	Application des réglementations : ✓ la réglementation sociale nationale et européenne applicable au transport de voyageurs, notamment les temps de conduite et de repos des conducteurs, l'utilisation du chronotachygraphe électronique, la formation des conducteurs, les conventions collectives, les statuts particuliers (ex: fonction publique...) ✓ la réglementation applicable au transport de voyageurs en national et en international, urbain et non urbain, et notamment les différents contrats et documents nécessaires selon le transport réalisé	21 h
Thème 3	Santé, sécurité routière et sécurité environnementale : ✓ la prévention des risques physiques, notamment de l'hypovigilance ✓ l'aptitude physique et mentale ✓ la conduite préventive et l'évaluation des situations d'urgence notamment à travers des exercices pratiques et études de cas permettant une approche pragmatique et efficace des situations à risques ✓ les principes élémentaires du secourisme ✓ les règles de circulation et de signalisation routières ✓ les risques de la route, les facteurs aggravant liés aux véhicules lourds ✓ les accidents du travail en circulation et à l'arrêt ✓ la sécurité dans le transport scolaire ✓ les principes de la gestion des situations conflictuelles ✓ la circulation dans les tunnels : règles de conduite à l'approche et dans les tunnels, spécificités des grands ouvrages ✓ le franchissement des passages à niveau ✓ la criminalité et le trafic des clandestins	35h
Thème 4	Service, logistique : ✓ les comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise et au développement de la qualité de service ✓ l'environnement économique du transport de voyageurs et notamment l'organisation des transports et le rôle des différents acteurs économiques et institutionnels	14h
	Test final d'évaluation des compétences acquises, corrections et synthèse du stage	4h
	Durée totale du stage	140 h

Admission: - pour la partie théorique: QCM de 60 questions, recevabilité à 36 bonnes réponses

- pour la partie pratique : contrôle continu

ANNEXE II bis LA FORMATION CONTINUE OBLIGATOIRE (FCO) TRANSPORT DE VOYAGEURS		
	Accueil et présentation de la formation	0 h 30
	Bilan des connaissances relatives : ✓ aux réglementations spécifiques aux transports et à la sécurité routière, ✓ aux techniques et comportement en conduite : conduite libre accompagnée (évaluation individuelle et analyse): 0h30*	3 h 30
Thème 1	Perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité : ✓ prise en compte des caractéristiques du véhicule et fonctionnement des organes de sécurité ✓ principes d'utilisation d'une boîte de vitesses automatique ✓ perfectionnement à une conduite sûre et économique en insistant sur les différentes possibilités offertes par l'informatique embarquée et sur l'optimisation de la consommation de carburant ✓ le chargement, le respect des consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule pour assurer la sécurité et le confort des passagers ✓ application pratique et analyse de la conduite en situation normale comme en situation difficile (1h30 de conduite individuelle* dont au maximum 0h30 peuvent être effectuées en recourant à un simulateur haut de gamme ou sur un terrain spécial)	11 h dont 6h pour la pratique de la conduite (5h20 de conduite et 0h 40 de commentaires pédagogiques)
Thème 2	Application des réglementations (actualisation des connaissances): ✓ la réglementation sociale nationale et européenne applicable au transport de voyageurs, notamment les temps de conduite et de repos des conducteurs, l'utilisation du chronotachygraphe électronique, la formation des conducteurs, les conventions collectives, les statuts particuliers (ex: fonction publique) ✓ la réglementation applicable au transport de voyageurs en national et en international, urbain et non urbain, et notamment les différents contrats et documents nécessaires selon le transport réalisé	6h
Thème 3	Santé, sécurité routière et sécurité environnementale (actualisation des connaissances) : ✓ la prévention des risques physiques et notamment l'hypovigilance ✓ l'aptitude physique et mentale ✓ la conduite préventive et l'évaluation des situations d'urgence notamment à travers des exercices pratiques et études de cas permettant une approche pragmatique et efficace des situations à risques ✓ les principes élémentaires du secourisme ✓ les règles de circulation et de signalisation routières ✓ les risques de la route, les facteurs aggravant liés aux véhicules lourds ✓ les accidents du travail en circulation et à l'arrêt ✓ la sécurité dans le transport scolaire ✓ les principes de la gestion des situations conflictuelles ✓ la circulation dans les tunnels : règles de conduite à l'approche et dans les tunnels, spécificités des grands ouvrages ✓ le franchissement des passages à niveau ✓ la criminalité et le trafic de clandestins	7 h
Thème 4	Service, logistique (actualisation des connaissances): ✓ les comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque de l'entreprise et au développement de la qualité de service ✓ l'environnement économique du transport de voyageurs et notamment l'organisation des transports et le rôle des différents acteurs économiques et institutionnels	4h
	Évaluation des acquis et synthèse du stage	3 h
	Durée totale du stage	35 h

Évaluation des acquis: test final d'auto évaluation

*ces temps de conduite individuelle peuvent, pour des raisons pédagogiques, être regroupés et effectués en deux fois une heure

LISTE DES SIGLES UTILISÉS

ASSR	Attestation Scolaire de Sécurité Routière, obtenue dans les collèges
ASR	Attestation de Sécurité Routière, équivaut à l'ASSR pour ceux qui n'ont pas pu l'obtenir au collège
AURIGE	Info centre sur les données du permis de conduire
BAFM	Brevet d'Aptitude à la Formation des Moniteurs
BEPECASER	Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière
CERFA	Centre d'Enregistrement et de Révision des Formalités Administratives
CGPC	Conseil Général des Ponts et Chaussées
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
DGME	Direction Générale de la modernisation de l'État
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
DLPAJ	Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques
ETG	Épreuve théorique générale
ETP	Équivalent temps plein
EUCLIDE	Logiciel de pilotage des épreuves théoriques générales (ETG) et de saisie des résultats
FAETON	Projet de refonte du système national du permis de conduire.
FNPC	Fichier National du Permis de Conduire
IGA	Inspection Générale de l'Administration
INSERR	Institut National de Sécurité Routière et de Recherches
NEPH	Numéro d'enregistrement préfectoral harmonisé
RAFAEL	Registre national de l'enseignement de la conduite
RAO	Répartition assistée par ordinateur
SNEPC	Service National des Examens du Permis de Conduire
SNPC	Système National du Permis de Conduire