



# Questions et réponses sur la réforme du permis de conduire



## La réforme du permis : quels objectifs ?

**« La réforme du permis de conduire vise à réduire les délais d'attente et le coût du permis pour les jeunes. » Vrai ou faux ?**



Aujourd'hui les délais d'attente pour une deuxième présentation à l'examen pratique sont de 98 jours en moyenne nationale. Cette réforme, en recentrant le temps consacré par les inspecteurs aux examens sur celui du permis B et en réduisant la durée vise à réduire ce délai à 45 jours d'ici deux ans. La réduction des délais aura un effet sur les coûts : chaque mois de délai gagné fera au minimum économiser 200 € au candidat qui ne sera plus contraint de prendre de nombreuses leçons pour maintenir son niveau. Le nouvel élan donné à la conduite accompagnée, plus économique, et l'amélioration du dispositif de permis à un euro vont contribuer à rendre le permis, investissement conséquent pour les jeunes, plus accessible.

## La réforme du permis : quelle méthode ?

**« Il s'agit d'une réforme précipitée et non concertée. » Vrai ou faux ?**



Une mission de concertation a été engagée par le ministère de l'intérieur en septembre 2013 et s'est achevée en mai dernier. Le rapport Gilbert qui en est issu a été remis au ministre le 22 avril 2014. Ce temps a été nécessaire. Celui des décisions, des changements concrets qui permettent une réduction des délais pour tous les candidats au permis de conduire, est venu. Nous le devons à notre jeunesse.

Le dialogue ne s'arrête pas pour autant avec l'annonce de la réforme. Celui-ci se poursuivra, notamment avec les organisations syndicales. Toute proposition d'amélioration ou d'évolution permettant de préserver l'objectif et l'équilibre général de la réforme sera évidemment prise en compte.

La mise en œuvre des mesures sera également échelonnée : si certaines sont immédiates (décharge des inspecteurs du passage du code, diminution de la durée de l'examen), d'autres demandent davantage de temps pour leur mise en œuvre (rédaction du cahier des charges et agrément du prestataire pour le code, concertation sur les évolutions possibles sur le permis poids lourd en lien avec les branches et l'éducation nationale).

**« Il s'agit d'une réforme déséquilibrée. Alors qu'il est demandé aux inspecteurs de s'investir de manière importante en direction des jeunes, aucun effort n'est demandé aux auto-écoles. » Vrai ou faux ?**



Des premières mesures ont déjà été prises par le Gouvernement, par exemple en interdisant les frais de transfert en cas de changement d'auto-école. Il faudra aller plus loin, notamment en rendant les forfaits plus transparents et en diversifiant l'offre.

De la même manière qu'un travail approfondi a été mené autour de la question des délais d'attente, la question de la modernisation de la profession donnera également lieu à des décisions d'ici la fin de l'année après un temps de concertation.

Ces mesures de modernisation porteront sur :

- la rénovation de l'agrément pour aller vers la formalisation d'un contrôle qualité des écoles de conduite et favoriser leur multi-activité afin d'offrir aux candidats des formules d'apprentissage à la carte et adaptables en cours de formation ;
- le contenu des clauses obligatoires des contrats et les éléments de nature à améliorer la connaissance du consommateur des choix de formation et la qualité de l'enseignement proposé ;
- la norme des 20 heures obligatoires.

## La réforme du permis : quels enjeux pour le service public ?

**« La réforme prive les inspecteurs de l'essentiel de leurs missions et annonce la fin du service public du permis de conduire. » Vrai ou faux ?**



L'existence d'un service public du permis de conduire n'est en rien remise en cause. Il s'agit uniquement de concentrer l'activité des IPCSR sur l'examen pratique du permis B pour obtenir une amélioration concrète du service rendu à l'utilisateur. Les conditions de passage du permis de conduire ne sont pas satisfaisantes pour les centaines de milliers de jeunes qui chaque année ont besoin de ce passeport pour la vie professionnelle et personnelle.

Afin de faire en sorte que ce service public soit davantage au service de la jeunesse, l'intervention de ces fonctionnaires qualifiés est concentrée là où leur valeur ajoutée est la plus forte. Les agents du service public du permis de conduire ont une mission d'éducation routière. La surveillance de salles ne peut être considérée comme participant de cette mission.

Ils continueront à faire passer les examens du permis B, du permis moto et une partie de ceux du groupe lourd.

**« Avec la réforme, les inspecteurs verront leurs conditions de travail se dégrader. Leur temps passé dans une voiture sera porté à 90 %. »  
Vrai ou faux ?**

**Faux**

C'est la part du temps consacrée au permis B dans le temps dédié aux seuls examens qui augmente significativement avec la réforme (de 66 % à 88 %). Cela ne modifie pas l'équilibre des missions confiées aux inspecteurs qui consacreront toujours 70 % de leur temps de travail aux examens. Le temps consacré aux autres missions (contrôle, sécurité routière, formation...) ne sera pas réduit.

**« La surveillance de l'ETG va être confiée dans un premier temps à des agents publics. » Vrai ou faux ?**

**Vrai**

Des réservistes de la gendarmerie et de la police, ainsi que d'autres agents publics vont être mobilisés pour assurer la surveillance de l'examen du code. Cette mesure va permettre de mettre en œuvre rapidement le recentrage du travail des inspecteurs sur leur cœur de métier, et donc assurer immédiatement une plus grande fluidité dans le passage des examens. Il s'agit d'une mesure de transition qui permet de préparer dans de bonnes conditions la procédure d'agrément du futur prestataire.

**« Dans un second temps à des agents du privé ce qui engendrera des coûts supplémentaires pour les candidats. » Vrai ou faux ?**

**Vrai**

**Vrai s'agissant de l'intervention d'acteurs privés :** Des sociétés agréées, c'est-à-dire tenues à respecter un cahier des charges précis établi par la puissance publique, assureront à terme la surveillance de l'épreuve du code. Elles fourniront un lieu, des moyens informatiques et des effectifs pour surveiller l'épreuve.

**Faux**

**Faux s'agissant du coût pour le candidat :** **Le coût supporté par l'utilisateur n'augmentera pas.** Ils paient à l'heure actuelle des frais de dossier et d'inscription à leur auto-école qui n'auront plus de raison de les facturer. Leurs représentants se sont d'ailleurs engagés à supprimer toute prestation non justifiée dans la nouvelle organisation.

	Aujourd'hui	Demain
<b>Quelles modalités d'inscription ?</b>	L'auto-école constitue le dossier pour le candidat et recherche la place d'examen	Inscription en ligne par le candidat directement auprès du prestataire
<b>Combien ?</b>	Des frais de présentation des candidats sont facturés. Ils varient de 40 € à plus d'une centaine d'euros	Après mise en concurrence, un tarif réglementé sera défini. Chez nos voisins européens, il est de 30 € environ.
<b>A qui ?</b>	A l'auto-école	Au prestataire agréé
<b>Dans quelles conditions ?</b>	Des diapositives sont présentées au candidat qui répond à l'aide d'un boîtier	Epreuve sur ordinateur individuel incluant des simulations de situations à risque

**« Les inspecteurs du permis de conduire ne feront plus passer d'examen pratique du permis poids-lourd, privatisé tout comme l'ETG. » Vrai ou faux ?**



Les inspecteurs du permis de conduire continueront à faire passer certains examens poids lourd (examens passés hors cadre de formation initiale ou continue qui représentent 5% environ des examens poids lourds). Ils seront toujours formés pour cela et conserveront le même niveau de compétences. La grande majorité des examens sera toutefois confiée à d'autres acteurs en s'appuyant davantage sur les filières professionnelles et l'éducation nationale qui prennent en charge l'essentiel de ces formations.

**« Le gouvernement refuse de procéder au recrutement de 150 inspecteurs, la jeunesse n'est donc pas sa priorité. » Vrai ou faux ?**



Une augmentation de près de 10% du nombre des inspecteurs du permis de conduire n'est pas soutenable. L'évolution du service public du permis de conduire ne peut être pensée en faisant abstraction des contraintes pesant sur les finances publiques et des efforts déjà demandés à l'ensemble des contribuables. Le Président l'a dit au début du quinquennat. Les seuls secteurs qui verront leurs effectifs progresser sont l'éducation nationale, la sécurité et la justice. L'effort le plus conséquent est donc bien celui dirigé vers la jeunesse. Cela ne signifie pas qu'il n'existe aucun besoin dans les autres domaines mais bien que d'autres solutions que le recrutement de fonctionnaires supplémentaires doivent être recherchées. Nous devons aujourd'hui trouver les moyens d'améliorer le dispositif sans faire à nouveau appel au contribuable.

Par ailleurs, un tel recrutement aurait dû s'étaler sur plusieurs années, ne permettant pas d'obtenir d'effet à brève échéance.

**La réforme du permis : quels effets en terme de sécurité routière ?**

**« Réduire l'examen de trois minutes le rend moins qualifiant. » Vrai ou faux ?**



La réduction sera permise par la suppression d'une manœuvre et d'une question théorique. La suppression de ce doublon ne remet pas en cause le fait que les compétences des candidats demeurent évaluées sur ces points. Cette réduction de la durée de l'examen de 35 à 32 minutes permettra à chaque inspecteur de faire passer un examen supplémentaire par jour, dans un souci de réduction des délais d'attente.

**« Cette réforme est concentrée sur la question des délais au détriment de la sécurité routière. » Vrai ou faux ?**

---



Plusieurs éléments de la réforme répondent à cette préoccupation essentielle :

- La modernisation de l'épreuve du code (passage sur ordinateur individuel, possibilité d'introduire des simulations) permettra d'axer davantage l'épreuve sur la perception du risque par le candidat.
- La promotion de la conduite accompagnée qui reste le mode d'apprentissage le plus sûr et le moins cher va également dans ce sens.
- L'encouragement à passer l'examen sur des véhicules dotés d'une boîte automatique, véhicules électriques et hybrides pour que les candidats se focalisent sur leur comportement au volant et non sur la manipulation de l'embrayage et du levier de vitesses.
- Une sensibilisation renforcée à la sécurité routière à l'âge où les jeunes peuvent commencer l'apprentissage de la conduite est également mise en place en classe de seconde et lors de la journée défense et citoyenneté.

**« Les jeunes formés en conduite accompagnée ont moins d'accidents » Vrai ou faux ?**

---



Au cours de la première année, ces conducteurs ont 25 % d'accidents en moins. L'AAC reste le mode le plus sûr d'apprentissage de la conduite, car le candidat est plus tôt et plus longuement familiarisé avec les dangers de la route. C'est en partie pour cela que la réforme, pensée dans un souci constant de sécurité routière, veut mettre l'accent sur ce mode d'apprentissage.

**« Le permis pourra être passé dès 17 ans et demi pour les jeunes conducteurs formés en conduite accompagnée. Le seuil symbolique des 18 ans pour prendre seul le volant est donc remis en cause. » Vrai ou faux ?**

---



Quel que soit le mode d'apprentissage, les jeunes conducteurs ne pourront conduire seuls qu'à 18 ans. Par contre, ceux qui choisissent la conduite accompagnée pourront passer l'épreuve dès qu'ils atteignent 17 ans et demi. Cela permettra à nombre d'entre eux de mieux concilier l'apprentissage de la conduite et le temps scolaire, leurs 18 ans pouvant coïncider avec le passage du bac ou un déménagement en lien avec leurs études. Une fois le permis obtenu et jusqu'à leurs 18 ans, ils pourront conduire accompagnés.