



RÉFORME DU PERMIS DE CONDUIRE :
PRIORITÉ JEUNESSE



Vendredi 13 juin 2014

Le permis de conduire est un élément essentiel de l'insertion sociale et professionnelle, en particulier pour les jeunes. Pour beaucoup d'entre eux, un permis de conduire est aussi un passeport indispensable pour l'emploi.

Pourtant, des délais d'attente trop longs, pour ceux qui échouent à la première tentative, entraînent des surcoûts et des inégalités territoriales qui ne sont plus acceptables.

Après plusieurs mois de concertation dans le cadre de la mission confiée à M^{me} Florence GILBERT, **le ministre de l'intérieur présente aujourd'hui une réforme du permis de conduire.** Elle prévoit un ensemble de mesures simples, efficaces, dont beaucoup sont d'application immédiate. Elles bénéficieront aux 800 000 nouveaux candidats qui se présentent à l'examen du permis B chaque année en France.

Son objectif : **engager immédiatement une réduction des délais de passage du permis et le ramener d'ici 2 ans à 45 jours, soit la moitié des délais actuels.**

Chaque mois de délai gagné représente en moyenne 200 euros d'économie pour les candidats.

Ce service public essentiel doit être pleinement au service de la jeunesse : la mission des inspecteurs sera donc recentrée sur le passage du permis B et le permis de conduire rendu plus accessible à tous, conformément à l'engagement du Président de la République.

C'est une réforme concrète, qui va simplifier la vie quotidienne des Français.

C'est une réforme de justice sociale, puisqu'elle va contribuer à corriger les inégalités territoriales constatées dans le passage du permis et renforcer les aides aux familles.

I – L'urgence de réformer

Des délais excessifs source de surcoût pour les jeunes et leurs familles

L'apprentissage de la conduite coûte cher. Le prix du permis en France est aujourd'hui en moyenne de 1600 €, un prix comparable à celui de nos voisins européens. C'est un investissement important, surtout pour des jeunes. C'est un investissement nécessaire car il garantit la sécurité de tous sur nos routes.

Comparaison européenne (permis B)

Pays	Coût de la formation	Taux de réussite
France	1 500 €	60 %
Belgique	de 300 à 1 500 €	55 %
Pays-Bas	1 800 €	48 %
Allemagne	1 500 €	72 %
Royaume-Uni	1 600 €	45 %
Norvège	de 2 000 à 3 000 €	75 %
Autriche	1 500 €	86 %

Source : rapport Gilbert (2014)

Cette moyenne masque pourtant d'importantes disparités. Ce coût est plus modéré pour ceux qui optent pour la conduite accompagnée ou la conduite sur boîte automatique par exemple (autour de 1 100 €), et peut s'envoler pour ceux qui échouent au 1er passage après un apprentissage classique. C'est alors, 2 000, 2 500 et jusqu'à 3 000 euros.

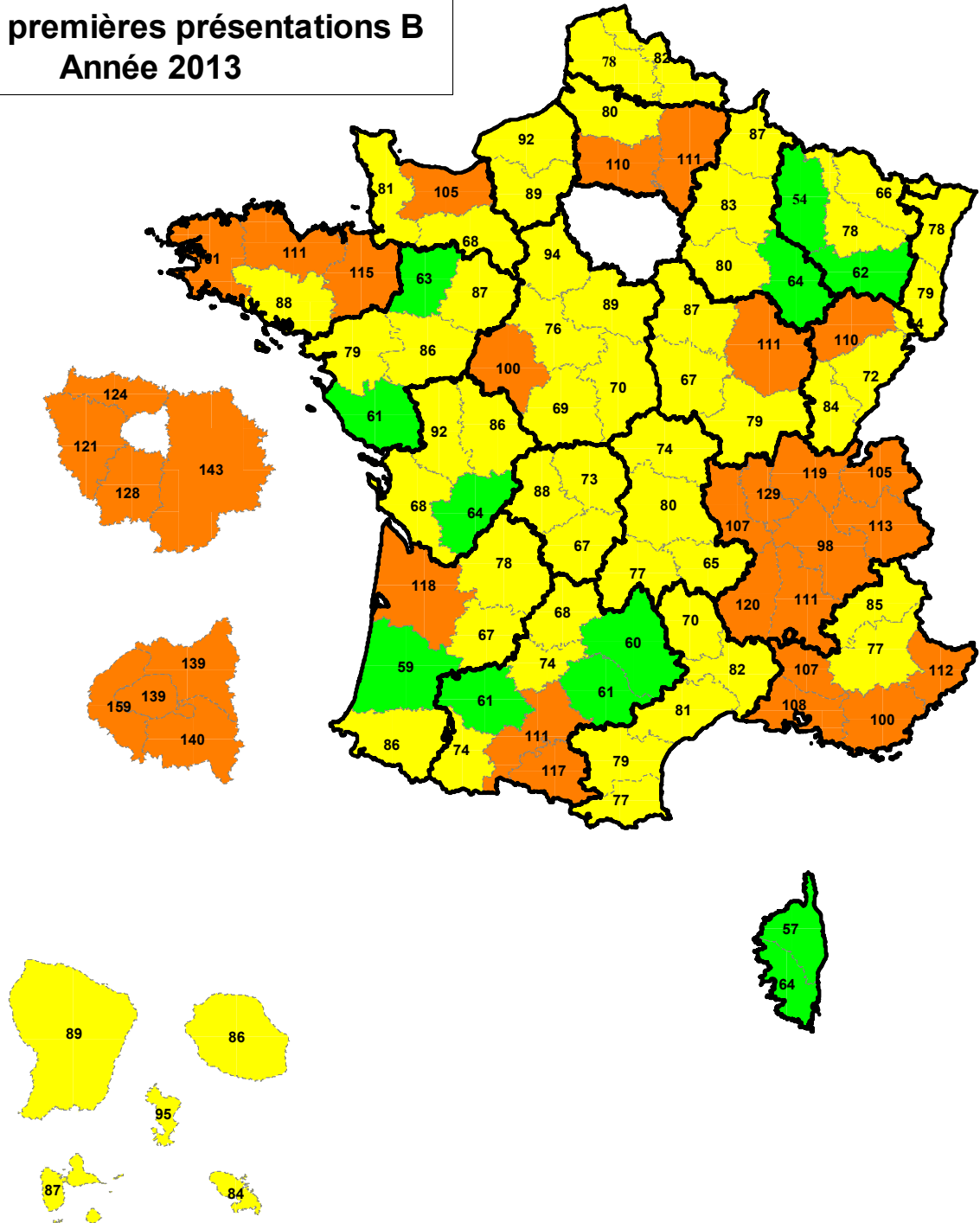
C'est à cette inégalité que le gouvernement souhaite s'attaquer en priorité.

Un principe d'égalité remis en cause par des disparités territoriales très fortes

Si les délais de représentation au permis sont trop longs, ils sont également très variables d'un département à l'autre. De 98 jours (3 mois) en moyenne au niveau national, l'attente peut atteindre une moyenne de 5 mois dans certains départements, notamment en Île-de-France.

Dans les autres pays européens, les délais sont en moyenne d'un mois et demi.

**Délai d'attente entre
les deux premières présentations B
Année 2013**



Délai d'attente (en jours calendaires)
Moyenne nationale : 98 jours

Orange	98 - 200
Yellow	65 - 98
Green	0 - 65

II – La réforme : réduire les délais et donc réduire les coûts

Les candidats confrontés à des délais d'attente de plusieurs mois sont contraints pour maintenir leur niveau en conduite de prendre de très nombreuses leçons. **Chaque mois de délai gagné fera économiser environ 200 € au candidat concerné.**

Concentrer le service public sur l'épreuve du permis B

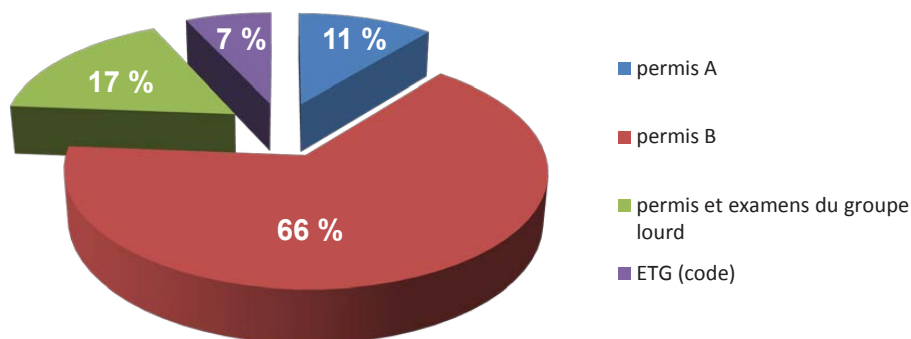
La réforme vise à rendre les inspecteurs du permis de conduire plus disponibles pour faire passer cette épreuve : en générant plus de places d'examen, les délais seront réduits.

Les inspecteurs consacrent 70 % de leur temps à faire passer les différents examens (code, permis voiture, moto, poids lourd principalement). Ils se consacrent par ailleurs à des actions de prévention routière, de contrôle ou de formation.

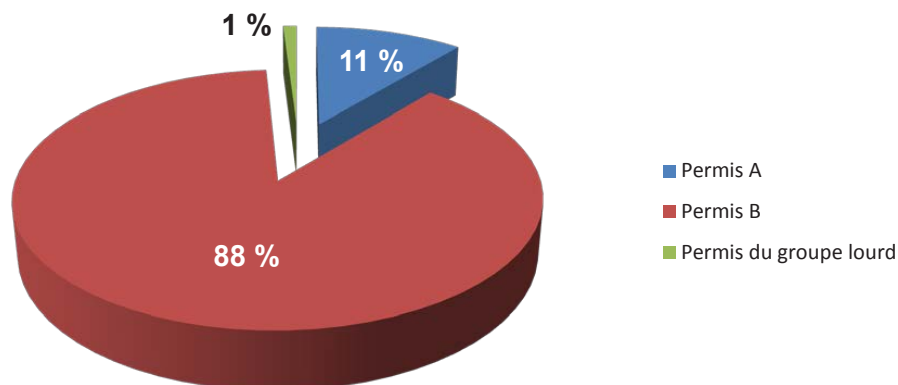
L'objectif de la réforme est de faire en sorte que le temps consacré par les inspecteurs au permis B passe d'un peu plus de 40 % à **près de 60 %**.

Et 88 % du temps consacré aux examens sera concentré sur le permis B.

Répartition du temps consacré aux examens aujourd'hui



Répartition du temps consacré aux examens à l'issue de la réforme



Augmenter dès maintenant notre capacité à organiser des examens

D'abord en mobilisant, dès le 1^{er} juillet 2014, des retraités de la gendarmerie et de la police nationales et d'autres agents publics pour décharger les inspecteurs de la surveillance de l'épreuve théorique (le code) qui ne nécessite pas le niveau de qualification qui est le leur. Le temps aujourd'hui consacré à cette mission représente l'équivalent de 145 000 places d'examen B supplémentaires.

Ensuite en réduisant, dès le 1^{er} septembre 2014, la durée de l'épreuve pratique du permis B de 35 à 32 minutes par la suppression d'étapes inutiles. Cet ajustement, sans remettre en cause le niveau d'exigence, permettra le passage de 13 examens par jour au lieu de 12, ce qui représente sur une année **117 500 places d'examen B supplémentaires**.

Enfin en modifiant la méthode d'attribution des places d'examen aux auto-écoles pour ne plus pénaliser les candidats qui le passent une nouvelle fois.

Des effets dans la durée : les mesures effectives à partir de 2015

La surveillance de l'examen du code sera confiée à un prestataire agréé par l'État. Les frais d'inscription qui seront dus par les candidats se substitueront aux frais de présentation aujourd'hui facturés par les auto-écoles pour la préparation du dossier et la recherche d'une place d'examen.

Cet engagement des auto-écoles permet de garantir un coût nul de cette évolution pour l'usager. Il bénéficiera d'un service modernisé (passage de l'examen sur ordinateur individuel) à un prix uniforme.

Pour les épreuves pratiques du permis poids lourd, une large concertation va être engagée dans les prochaines semaines pour s'appuyer davantage à terme sur la filière professionnelle et l'éducation nationale. Ainsi, l'objectif est que pour la très grande majorité des cas (candidats au permis poids lourd dans le cadre d'un titre professionnel, d'un diplôme de l'Éducation nationale - CAP, BEP et Bac Pro - ou en vue de présenter une formation initiale minimum obligatoire dite FIMO), l'examen soit passé devant des examinateurs agréés et non plus en présence d'inspecteurs du permis de conduire.

Ces nouveaux dispositifs nécessitent une année de transition de façon à rédiger un cahier des charges très précis, conforme aux normes européennes de la directive sur le permis de conduire et conditionnant l'agrément de ces nouveaux intervenants.

Ce recentrage des inspecteurs sur le cœur de leur mission de service public, au service de la jeunesse, permettra de dégager l'équivalent de 200 postes d'inspecteurs supplémentaires.

Cela permettra de diminuer de moitié les délais d'attente pour repasser le permis (de 98 à 45 jours), et donc de réaliser une économie substantielle pour les candidats concernés.

III – Un permis plus accessible pour les jeunes

Promouvoir la conduite accompagnée

La conduite accompagnée permet aux candidats d'améliorer leur chance de réussir l'examen (taux de réussite de 74 % contre 55 % en formation traditionnelle) pour un coût inférieur à l'apprentissage traditionnel (différentiel de 500 € environ selon l'étude de juin 2013 de l'association Prévention routière). C'est aussi un élément de sécurité routière : les taux d'accidentalité sont nettement réduits au cours de la première année pour les conducteurs formés plus tôt.

Or le nombre de candidats suivant les filières de l'apprentissage accompagné (autour de 25 % aujourd'hui) tend à régresser.

Il est donc décidé de :

- mener une campagne nationale de promotion des modes d'apprentissage accompagnés ;
- **proposer systématiquement ces voies d'apprentissage aux candidats à leur inscription grâce à l'implication des auto-écoles ;**
- **encourager l'apprentissage sur véhicule automatique, électrique ou hybride** ce qui permettra de développer l'usage des véhicules électriques et facilitera l'apprentissage ;
- à partir de la rentrée 2015 informer les jeunes au lycée et lors de la journée défense et citoyenneté de cette possibilité ; Cette information s'inscrira dans des modules plus large de sensibilisation à la sécurité routière. **Une attestation scolaire de sécurité routière de niveau 3 (ASSR 3) sera créée en classe de seconde.** Les enseignants s'appuieront sur des outils pédagogiques développés en commun par l'Éducation nationale et la sécurité routière.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) sera par ailleurs saisi dans quelques jours de l'opportunité du **démarrage de la conduite accompagnée dès 15 ans** et d'un passage du permis B dès 17 ans et demi permettant aux jeunes concernés de mieux articuler apprentissage de la conduite et le temps des études. Il sera également mis à l'étude, avec l'ensemble des partenaires concernés, la création à terme d'une formation *post permis*.

Le nouvel élan que le gouvernement entend donner à la conduite accompagnée nécessite également de la **rendre plus accessible à ceux qui aujourd'hui ne peuvent en bénéficier** parce que leurs proches n'ont pas de véhicules ou effectuent peu de kilomètres. En mobilisant le monde associatif et les initiatives citoyennes des entreprises et de leurs salariés, davantage de jeunes vont pouvoir s'engager cette forme d'apprentissage. **L'appel à projet « mobilité » lancé par le ministère des femmes, de la ville, de la jeunesse et des sports** dans le cadre du fond d'expérimentation jeunesse doté de 2 millions d'euros sera mobilisé à cet effet.

Accentuer l'effort de l'État sur le permis à 1 euro par jour

Ce dispositif de prêt à taux zéro mis en place en 2005 a bénéficié depuis l'origine à environ 680 000 jeunes, et aujourd'hui annuellement à plus de 10 % d'une classe d'âge. Toutefois, il demeure encore trop souvent méconnu et n'est pas ouvert aux candidats ayant subi un premier échec au permis de conduire alors que cette situation génère une charge supplémentaire importante pour les candidats.

Il est donc décidé de :

- mieux faire connaître le dispositif auprès des acteurs (jeunes, missions locales, banques, écoles de conduite...);
- **ouvrir le dispositif après un échec à l'examen;**
- **créer un prêt de « complément » d'un montant de 300 euros**, éventuellement cumulable avec les montants des quatre tranches actuellement existantes;

Davantage de lisibilité et de transparence

L'État ne peut réformer seul le permis de conduire, la profession doit elle aussi s'engager dans une démarche de modernisation. Une concertation ouverte avec les professionnels de l'éducation routière devra permettre d'aboutir en 2015 à un ensemble de mesures.

Il s'agit :

- **d'ouvrir des discussions sur la rénovation de l'agrément** pour aller vers la formalisation d'un contrôle qualité des écoles de conduite et favoriser leur multi-activité (location de véhicules à double commande) afin d'offrir aux candidats des formules d'apprentissage à la carte et adaptables en cours de formation;
- **de travailler sur le contenu des clauses obligatoires** des contrats entre les candidats et les établissements, notamment les éléments de nature à améliorer la connaissance du consommateur des choix de formation, en lien avec son évaluation;
- **d'engager une réflexion avec la profession sur les effets de la norme des 20 heures obligatoires.**

Une concertation sera parallèlement engagée, notamment avec les collectivités territoriales, pour simplifier le paysage des aides financières au permis, devenu trop peu lisible. L'objectif est d'aboutir à la mise en place d'un guichet unique.