# Dossier informatif

réalisé par Nina Belile, auteur de
« Permis de Galérer »

# Sommaire

Résultat des courses ..... 4
Recette du succès au permis de conduire ..... 6
L'épreuve du permis B : un examen pas comme les autres ..... 8
Les alternatives à la formation traditionnelle en auto-école ..... 11
- La conduite accompagnée ..... 11
- L'AAC ou Apprentissage Anticipé de la Conduite ..... 12
- La conduite supervisée ..... 13
- Le permis en accéléré ..... 15
- La présentation en candidat libre ..... 16

Financer votre permis à moindre coût : les solutions ..... 21
- Le permis à 1 euro par jour ..... 21
- L'aide de Pôle Emploi ..... 22
- La bourse au permis de conduire ..... 23
- Les aides des collectivités locales ..... 24
- L'AAC ou la conduite supervisée ..... 24
- Les centres de formation de moniteurs d'auto-école ..... 25
- La location d'un véhicule à double commande ..... 26

Pour bien choisir votre auto-école ..... 28
Une fois que vous êtes inscrit(e) ..... 34
En cas de litige ..... 36
Principe et déroulement de l'épreuve du permis B ..... 42
Les fautes qu'on ne vous pardonnera pas (fautes éliminatoires) ..... 46
Les fautes qu'on vous pardonnera une fois, mais peut-être pas deux ..... 48
Recommandations générales pour l'examen du permis de conduire ..... 51
- Les contrôles ..... 53
- La vitesse ..... 54
- Les priorités ..... 55
- Le placement ..... 56
- Les manœuvres ..... 57

Reçu(e) au permis ? Ce qu'il vous faut savoir ..... 59
- Attestation provisoire ..... 59
- Délivrance du permis définitif ..... 59

Permis probatoire ..... 60
Un examen pratique pas si simple à obtenir ..... 62
Le temps ..... 64
Le coût de la formation ..... 65
L'emploi conditionné par le permis ..... 66
La situation géographique ..... 66
La loterie du centre d'examen ..... 67
La loterie de l'inspecteur du permis de conduire ..... 68
Apprentissage et examens du permis : un système à revoir ? ..... 71
Pourquoi le permis de conduire est-il un examen si difficile à obtenir ? ..... 71
Quand l'administration devient malgré elle un frein à l'accès au permis de conduire ..... 71
Les auto-écoles écartelées entre une administration défaillante et des candidats exaspérés ..... 77
Un monde où inspecteurs et auto-écoles se renvoient la balle ..... 80
Conséquences des freins à l'accès au permis : le candidat trinque sur tous les plans ..... 81
L'examen du permis de conduire est-il réellement efficace ? ..... 83
Notes bibliographiques ..... 90

## RESULTAT DES COURSES

### *Malus*

- ✓ Pas moins de **dix moniteurs différents** se sont succédés en voiture à mes côtés.

- ✓ Loin de la durée légale minimum de trois mois **pour obtenir le Code de la route, une année** m'a été nécessaire.

- ✓ Dans la même lignée, **le temps écoulé entre mes premières leçons de conduite et mon obtention du permis a également duré un an** (au total, mon permis de conduire m'a pris le même nombre d'années qu'un BTS).

- ✓ Et enfin, bien loin des 1 500 € de dépenses prévues, **c'est près de 6 000 € provenant de mes économies que j'ai dû débourser** pour obtenir le papier rose. Dommage ! À ce prix-là, j'aurais sans doute pu m'acheter une petite voiture d'occasion…

Heureusement je n'ai pas tout perdu, loin de là…

*Bonus*

- ✓ J'ai acquis une **expérience de la route certaine : cent dix-huit heures de conduite** en auto-école, après tout, ce n'est pas donné à tout le monde !

- ✓ J'ai **rencontré l'homme de ma vie** dans ma salle de Code, grâce au fait que j'ai échoué la première fois à mon examen du Code à une faute près. Et ça, ça n'a pas de prix.

- ✓ Je profite de mon expérience **pour vous faire bénéficier de conseils** qui, si je les avais eus, m'auraient évité bon nombre de galères.

Après avoir pesé le tout dans la balance, le jeu en valait la chandelle.

## RECETTE DU SUCCES AU PERMIS DE CONDUIRE

Ingrédients :

- Motivation
- Concentration
- Patience
- Adrénaline
- Réflexion
- Lucidité
- Economies
- Confiance en soi

Préparation :

- Prenez une **bonne dose de motivation**, et étalez-là bien.
- Ajoutez deux **grosses louches de réflexion**, histoire de savoir où vous mettez les pieds.
- Lorsque la mixture prend, assaisonnez le tout avec **quelques économies** (sans excès !).
- Faites mijoter **plusieurs cuillérées de patience** à feu doux, et versez sur la mixture.
- Remuez bien en y ajoutant une **tasse de concentration** et une **belle pincée de confiance en soi**.
- Parsemez d'un **zeste de lucidité**.
- Arrosez d'un **filet d'adrénaline** pour relever la préparation (point trop n'en faut !).
- Mélangez bien le tout.

Voilà ! Vous êtes prêt(e) à passer à la casserole !

# Parcours balisé
# à l'usage des candidats
# au permis B

## L'EPREUVE DU PERMIS B :
## UN EXAMEN PAS COMME LES AUTRES

Créé à l'origine en 1893, l'examen du « certificat de capacité » aujourd'hui dénommé « permis de conduire » depuis 1922, était à l'époque évalué par un ingénieur des Mines, et exclusivement réservé aux candidats masculins de plus de 21 ans pour conduire dans Paris. On ne comptait à l'époque que 1 700 véhicules…

Aujourd'hui, le permis de conduire et la société française ont beaucoup changé puisque plus de 40 millions de Français possèdent un permis de conduire[1] pour environ 63 ,5 millions d'habitants en métropole[2], soit les deux tiers de la population.

L'examen du permis B, communément appelé permis de conduire, reste de nos jours pour beaucoup de personnes qui l'ont passé, celui qui les a le plus marqués… souvent plus que l'examen tant redouté du baccalauréat. Et pour cause ! Il s'agit :

- ✓ du **premier examen en France en termes d'inscrits** presque le double de candidats postulants par rapport au

---

[1] Enquête annuelle 2008 sur le parc automobile des ménages de la SOFRES (Société française d'enquêtes par sondages), aujourd'hui TNS SOFRES, et utilisé dans le Bilan 2010 de la Sécurité routière en France.

[2] Données officielles de l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques) au 1er janvier 2012.

baccalauréat (1 324 732 candidats pour le permis B[1] contre 721 800 candidats pour le baccalauréat toutes filières confondues[2] en 2012),

- ✓ d'un **examen largement plus sélectif que le baccalauréat** si l'on examine de plus près les taux de réussite respectifs : environ 58,5 % pour le permis B contre un joli 84,5 % pour le baccalauréat toutes filières confondues en 2012 (et même 86,8 % en 2013),
- ✓ le **seul examen qu'il est fondamental d'obtenir pour un si grand nombre de personnes et dont le montant est si cher,** puisqu'il faut débourser 1 200 € en moyenne pour l'obtenir en France[3] (en comptant seulement le forfait, pas les éventuelles heures supplémentaires prises à l'unité). À Paris, le prix moyen du forfait pour vingt heures seulement équivaut à 1139,09 €[4]. Sans compter qu'en cas d'échec, le coût augmente parfois de façon dramatique.

C'est ainsi **l'examen qui concerne le plus de personnes en France.**

---

[1] D'après le bilan des examens du permis de conduire 2012 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières.

[2] Selon la note d'information du mois de mars 2013 du ministère de l'éducation nationale concernant les résultats définitifs du baccalauréat.

[3] Chiffre extrait de la fiche pratique INC Document de l'Institut national de la consommation, datant du 15 décembre 2011.

[4] Selon l'article du 25 juillet 2013 paru dans le journal *Le Parisien*.

Sans surprise, celui-ci cible majoritairement les **jeunes entre 16 et 25 ans**, puisque ceux-ci totalisent plus de 80 % de ceux qui se présentent à l'examen du permis de conduire[1].

[1] Nombre estimé par le site Internet Quelpermis.com, comparateur d'auto-écoles.

## LES ALTERNATIVES A LA FORMATION TRADITIONNELLE EN AUTO-ECOLE

### La conduite accompagnée

La conduite accompagnée s'effectue avec un ou plusieurs accompagnateurs attitrés, obligatoirement **titulaires du permis B depuis au moins 5 ans sans interruption** et indemnes de tout délit routier. Le ou les accompagnateurs se doivent également d'assister aux rendez-vous pédagogiques organisés par l'auto-école.

La conduite accompagnée inclut deux choix possibles : l'Apprentissage Anticipé de la Conduite ou la conduite supervisée.

Le principe est le suivant pour les deux options : après avoir suivi une **formation de vingt heures minimum en auto-école** et avoir décroché son attestation de fin de formation initiale (AFFI), le candidat doit, consécutivement à l'accord de la société d'assurance qui assure le ou les véhicules utilisés pendant l'apprentissage :

- **avoir conduit un nombre minimum de kilomètres en un temps minimum déterminé qui est différent selon qu'il s'agisse de l'apprentissage anticipé de la conduite ou de la conduite supervisée,**
- **participer à trois suivis pédagogiques organisés par l'école de conduite.**

Durant sa conduite accompagnée, l'élève candidat est soumis aux limites de vitesse du jeune conducteur. Il doit toujours avoir son livret d'apprentissage avec lui dans le véhicule, ainsi que le disque « conduite accompagnée » apposé à l'arrière du véhicule.

## L'AAC ou Apprentissage Anticipé de la Conduite

Solution choisie par seulement 18,6 % environ des présentés à l'examen du permis B en 2012[1], l'apprentissage anticipé de la conduite se révèle pourtant la formation la plus efficace en termes de résultat, puisque le **pourcentage de réussite a atteint les 73,5 %** environ contre 54,9 % environ pour le taux de réussite traditionnel au permis B la même année.

Concernant les prérequis, **le candidat doit avoir 16 ans minimum pour l'apprentissage, au moins 18 ans lors de la présentation à l'examen pratique**, et avoir obtenu l'attestation de sécurité routière, scolaire ou non.

[1] D'après le bilan des examens du permis de conduire 2012 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières.

Pour valider sa formation et se présenter à l'examen pratique, le candidat doit **conduire au minimum 3 000 km pendant au moins 1 an.**

Outre le fait que le taux de réussite est plus élevé qu'en formation classique, l'AAC possède d'autres atouts non négligeables :

- Une expérience de la conduite plus solide et une plus grande sensibilisation aux facteurs de risques.
- Une période probatoire du permis réduite à 2 ans au lieu de 3.
- Une réduction de la surprime assurance jeune conducteur contre délivrance d'une attestation de fin de conduite accompagnée.

**Attention !** Il n'est pas possible d'opter pour l'AAC après annulation ou invalidation du permis de conduire[1].

## La conduite supervisée

La formation en conduite supervisée est une autre option de formation facultative décidée par le Comité interministériel à la sécurité routière et mise en application lors de la réforme du permis de conduire de 2010.

[1] Article R211-5, I du Code de la route.

Encore peu connue car relativement récente, cette formation n'a séduit que 2,9 % des examinés au permis B pour 22 469 permis délivrés en 2012.

Plus souple que l'AAC, la conduite supervisée est **ouverte aux candidats de 18 ans ou plus** et requiert de conduire 1 000 km (contre 3 000 km avec l'AAC) **au moins sur trois mois.**

Cette solution est **idéale pour les petits budgets**, pour les candidats qui ne veulent pas perdre la main sans pour autant payer des leçons de conduite supplémentaires, mais aussi pour ceux qui ont besoin de reprendre confiance en eux sur la route avec un accompagnateur expérimenté qui n'appartient pas à l'auto-école. C'est notamment pour ces raisons que la conduite supervisée peut être tout à fait indiquée par exemple pour les **candidats qui ont déjà échoué une première fois à l'examen du permis B.**

Tout comme l'AAC, le contrat d'assurance se révèle plus avantageux que le contrat traditionnel du jeune conducteur.

Attention toutefois, la période probatoire reste de 3 ans contrairement à l'AAC qui est réduite à 2 ans.

Quant au taux de réussite, la formule conduite supervisée dépasse de presque quatre points la filière traditionnelle avec environ 58,4 % contre 54,9 %.

Plus d'informations sont disponibles concernant la conduite accompagnée sur le site Internet de la Sécurité routière.

## Le permis accéléré

Pour les plus pressés, certaines écoles de conduite proposent des **stages intensifs qui durent en moyenne un mois** pour passer l'épreuve théorique et l'épreuve pratique. Comme pour n'importe quelle formation de conduite, **vingt heures minimum de conduite sont légalement obligatoires**.

La formule est certes alléchante, mais il faut savoir que ce rythme d'apprentissage soutenu ne convient pas à tous, surtout ceux qui n'ont jamais véritablement conduit. **Les cours de conduite sont souvent concentrés sur deux semaines**, soit un délai très court pour assimiler les règles de conduite de façon sûre et durable. **L'apprentissage se pratique en groupe,** où **chacun conduit environ deux heures par jour**. Le reste du temps, chacun peut apprécier la conduite des autres candidats dans la voiture et apprendre de leurs erreurs.

Traditionnellement, cette **option est recommandée aux candidats ayant déjà subi un retrait de permis** compte tenu de la rapidité de la formation et du manque d'expérience qui découle d'une telle formation. Par ailleurs, le permis accéléré

s'avère moins accessible aux salariés en raison de la disponibilité demandée et du rythme soutenu.

Sachez toutefois que cette formation coûte en moyenne **plus cher qu'une formation classique, soit environ 1 900 €** pour le Code et vingt heures de conduite seulement,[1] et que son taux de réussite est à peine supérieur à la moyenne nationale[2].

## La présentation en candidat libre

Passer son permis de conduire sans louer les services d'une auto-école, cela vous semble impossible ? Il s'agit en fait d'une procédure tout à fait légale que l'on appelle **permis de conduire en candidat libre**, ou plus formellement **permis de conduire à titre non onéreux**, et qui est réglementée par l'article R211-3 du Code de la route.

Dans cet article du Code de la route, il est simplement écrit que l'apprentissage doit être dispensé par :

- ✓ **un enseignant titulaire de l'autorisation d'enseigner la conduite** des véhicules à moteur correspondant à la catégorie du véhicule utilisé (moniteur d'auto-école),
- ✓ **ou un accompagnateur titulaire du permis de conduire depuis au moins 5 ans sans interruption,**

---

[1] Sources extraites du site Internet Quelpermis.com.

[2] D'après les sites Internet Quelpermis.com et Permis de conduire accéléré.com

correspondant à la catégorie du véhicule utilisée (et non rémunéré).

Tout comme pour les autres formations à la conduite, le candidat doit, pour se présenter à l'examen du permis B, être âgé de 18 ans minimum (de 16 ans minimum pour commencer la formation) et attester de **vingt heures de conduite au minimum** avec un véhicule équipé de dispositifs de double commande conformément aux dispositions mentionnées à l'article R317-25 du Code de la route.

Si le candidat choisit d'être accompagné par un titulaire du permis depuis 5 ans minimum, il devra :
- s'assurer que son accompagnateur **suive la formation obligatoire**[1] **de quatre heures le préparant à assurer cette fonction** (une heure de théorie et trois heures de formation pratique),
- s'adresser à une société de location spécialisée pour ce type de véhicule, et ne pas oublier de demander au loueur une attestation d'assurance tous risques du véhicule (à garder avec soi jusqu'au jour du permis).

Contrairement aux auto-écoles, **la procédure du permis en candidat libre a l'avantage d'être gratuite** (frais

[1] Nouvelle condition requise par l'arrêté du 16 juillet 2013 et entrée en vigueur le 1er octobre 2013. Une fois l'attestation obtenue, l'accompagnateur devra l'avoir avec lui à chaque leçon de conduite.

d'enregistrement en préfecture, présentation aux examens théorique et pratique). Seul le livret d'apprentissage, obligatoire, est à la charge du candidat (généralement trouvable en librairie et grandes surfaces pour moins de 5 €).

En ce qui concerne le tarif de l'heure d'une location de véhicule à double commande, il serait 40 % à 50 % moins cher qu'une heure de conduite en école de conduite[1].

Pour s'inscrire en candidat libre, l'apprenti conducteur doit remplir et adresser le **formulaire Cerfa n°14866*01 Réf 02**[2] à la préfecture de son lieu de résidence ou du département dans lequel il souhaite passer le permis (depuis l'apparition du permis électronique, un formulaire supplémentaire doit être rempli : le **Cerfa n°14948*01 Réf 06**). La préfecture envoie ensuite la convocation aux examens par courrier.
**Attention cependant, certaines préfectures exigent d'avoir une domiciliation dans le département.**

Toutefois, le permis en candidat libre comporte quelques inconvénients non négligeables :

- Les auto-écoles restent prioritaires pour l'obtention des dates, il faut donc se renseigner au préalable auprès de la préfecture de son choix pour connaître les délais d'obtention de dates d'examen. En effet, il existe de

[1] Selon le site Internet Quelpermis.com.

[2] Téléchargeable sur le site officiel de l'administration française.

grandes disparités d'un département à l'autre. À déconseiller par exemple pour la région parisienne.

- Certaines sociétés de location de véhicule à double commande n'acceptent que des candidats ayant auparavant conduit pendant 20 heures en auto-école.
- Que le candidat souhaite compléter sa formation ou la suivre entièrement avec un accompagnateur non rétribué, ce dernier devra se soumettre à la formation obligatoire de quatre heures, ce qui peut éventuellement décourager certains, surtout question budget.

C'est pourquoi, le permis en candidat libre est généralement plébiscité par des candidats ayant déjà une certaine expérience de la conduite, notamment ceux qui :

- ✓ sont déçus des auto-écoles,
- ✓ ont subi un retrait de permis et pour qui les vingt heures minimum ne sont pas obligatoires,
- ✓ n'ont que le Code à repasser après invalidation du permis,
- ✓ possèdent un permis étranger non reconnu en France,
- ✓ conduisent sans permis.

Sans trop de surprises, le permis en candidat libre reste encore une solution marginale, puisque seulement 2 683 candidats se sont présentés grâce à ce circuit, soit environ 0,2 % du total des présentés au permis B en 2012[1].

[1] D'après le bilan des examens du permis de conduire 2012 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières.

***Attention !***

***Certaines zones sont parfois interdites à l'apprentissage de la conduite.*** *Or, à la différence d'un moniteur d'auto-école, votre accompagnateur de conduite ne les connaît pas forcément. N'hésitez pas à vous renseigner auprès de votre mairie pour clarifier la situation.*

*N'oubliez pas non plus qu'en tant qu'apprenti conducteur, il vous est* ***interdit de conduire hors des frontières françaises.***

## FINANCER VOTRE PERMIS A MOINDRE COUT : LES SOLUTIONS

Face à un permis de conduire dont le coût moyen équivaut à plus d'un salaire au SMIC[1] (en réussissant l'examen du premier coup), et à **l'heure de conduite dont le prix moyen tourne autour de 35 € en province et de 45 € en région parisienne[2] (51,40 € pour Paris[3])**, des solutions existent heureusement pour alléger la facture ou tout du moins faciliter l'accès à l'examen.

### Le permis à 1 euro par jour

Ouvert aux jeunes entre 16 et 25 ans, ce dispositif est un **prêt à taux zéro** dont le coût est avancé par un établissement prêteur partenaire, et dont les intérêts sont pris en charge par l'Etat. Le candidat s'engage à **rembourser le crédit à hauteur de 30 € par mois** pour une formation pouvant **aller jusqu'à 1 200 €**.

**Attention : toutes les établissements de conduite n'acceptent pas ce mode de financement, de même que les**

---

[1] Le Salaire Minimum de Croissance (SMIC) équivaut à 1 425,67 € bruts mensuels depuis le 1er juillet 2012, d'après le site Internet de l'INSEE.

[2] Chiffres extraits du site Internet Quelpermis.com.

[3] Selon l'article du 25 juillet 2013 paru dans le journal Le Parisien.

**établissements prêteurs.** Renseignez-vous auprès de votre préfecture pour obtenir la liste des auto-écoles et établissements prêteurs (banque, établissement de crédit, société d'assurance…) partenaires de l'opération.

Pour que le prêt soit accepté, il faut remplir certaines conditions comme justifier de revenus suffisants pour rembourser le crédit ou avancer des garanties de remboursement (caution ou participation d'un parent comme co-emprunteurs). Toutefois, dans le cadre de la réforme du permis de conduire de 2010, l'accès au permis à 1 euro a été assoupli : un jeune ne pouvant présenter de caution peut bénéficier d'une caution publique s'il est inscrit dans une démarche de formation ou de recherche d'emploi.

Bon à savoir : ce prêt **peut aussi bénéficier aux candidats à l'apprentissage anticipé de la conduite**, et peut être **cumulable avec d'éventuelles aides de financement des collectivités locales.**

## L'aide de Pôle Emploi

Cette aide s'adresse aux **demandeurs d'emploi âgés d'au moins 18 ans** inscrits depuis au moins six mois sans interruption sur la liste des demandeurs d'emploi sauf dérogation particulière. Lesdits demandeurs d'emploi doivent appartenir aux catégories éligibles[1] pour bénéficier de l'aide.

---

[1] Plus d'informations sur le site Internet officiel de l'Administration française.

D'autre part, les **bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA)** sont également concernés, cette fois quelle que soit leur catégorie ou la durée depuis laquelle ils sont inscrits sur la liste des demandeurs d'emploi.

Enfin, une des conditions d'attribution de l'aide, et non des moindres… Il faut que le conseiller Pôle emploi constate au choix :

- que **l'emploi recherché nécessite d'avoir le permis de conduire**,
- et/ou **que la zone de recherche d'emploi n'est pas ou mal desservie par les transports en commun.**

La demande d'aide doit être réalisée avant toute inscription à l'auto-école et doit comporter le devis de celle-ci. Selon le cas si acceptation, **Pôle emploi prend en charge les frais d'apprentissage du permis en partie ou en totalité jusqu'à 1 200 € maximum et verse l'aide en trois fois à l'école de conduite.**

En revanche, **cette aide ne peut être cumulée avec une autre aide au permis.**

## La bourse au permis de conduire

Réservée aux jeunes de 18 à 25 ans qui ne disposent pas de ressources suffisantes pour financer leur formation, la bourse au permis de conduire fonctionne sur le principe du donnant-donnant. **La municipalité finance une partie de la**

**formation** du candidat, qui, de son côté, s'engage en contrepartie à effectuer une **activité d'intérêt général de quarante à cinquante heures** dans une association caritative ou autre.

Actuellement **mise en place dans quatre-vingt quatre communes et cinq communautés de communes**[1], la bourse au permis de conduire est, de surcroît, cumulable avec le dispositif du permis à 1 euro par jour.

## Les aides des collectivités locales

Suppression de la taxe sur le permis de conduire, opérations d'aides financières diverses… Renseignez-vous sur les aides proposées par votre **Conseil général**. Pour avoir une première idée des **aides proposées par région et par département**, rendez-vous sur le site Internet de la Sécurité routière.

## L'AAC ou la conduite supervisée

Même si l'apprentissage anticipé de la conduite et la conduite supervisée possèdent à première vue des tarifs similaires demandés par l'auto-école par rapport à une inscription traditionnelle, les **taux de réussite, supérieurs à la**

[1] Chiffres extraits du site Internet de la Sécurité routière.

**moyenne**, sont gages de plus grande réussite et souvent…de **moins de leçons à prendre à la clé**.

Par ailleurs, les **économies se ressentent a posteriori sur le coût de l'assurance** dont les surprimes jeune conducteur sont réduites et dans certains cas supprimées. Important également : ces deux formations sont reconnues plus sûres par les sociétés d'assurance qui estiment que les **risques d'accident sont moins importants**…et **moins coûteux** pour le conducteur à l'avenir.

## Les centres de formation de moniteurs d'auto-école

Les centres qui préparent les futurs moniteurs de conduite ont, selon les périodes, besoin d'« élèves-test » pour s'entraîner à enseigner la conduite. Et, bonne nouvelle : ces **cours sont gratuits**. Des **cours de Code aussi bien que des cours de conduite** sont dispensés.

Compte tenu de la période des examens des moniteurs en formation pour obtenir le Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière (BEPECASER) qui commence au mois de mai, il est judicieux de **s'inscrire auprès de ces centres aux mois de février ou mars**.

La liste regroupant les centres de formation de moniteurs d'école de conduite par département et leurs coordonnées, est

disponible sur l'annuaire du site Internet dédié au BEPECASER : http://www.bepecaser.org

## La location d'un véhicule à double commande

Cette solution est **idéale en complément d'un premier apprentissage en auto-école**, même si elle peut être utilisée sans être passé par la case auto-école (en candidat libre). Certaines sociétés proposent même la réservation de leurs véhicules sur leur site Internet.

Relativement moins chères que les cours de conduite en auto-école, ces agences de location disposent de véhicules à double commande homologués et proposent des **formules généralement avantageuses à l'heure ou au forfait comprenant l'assurance et l'essence. Attention cependant, l'accompagnateur doit, en plus d'être détenteur de son permis depuis cinq ans sans interruption, avoir suivi une formation de quatre heures payante** en auto-école, dans une association d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle agréés, ou dans un centre agréé de formation des candidats à l'enseignement de la conduite. Pour limiter les coûts, reste à essayer de trouver un accompagnateur déjà titulaire de cette formation.

Un dernier conseil : restez attentif au montant de la franchise mentionné sur le contrat de location à payer en cas d'accident.

*Attention !*

À l'heure actuelle, **les moniteurs « indépendants » ne peuvent faire bénéficier à des particuliers de cours de conduite à titre onéreux**, car ils n'ont pas l'agrément préfectoral. Ces moniteurs peuvent seulement proposer leurs services à des auto-écoles agréées. S'ils s'adressent à des particuliers, ils doivent le faire à titre gracieux. En louant leurs services, vous prenez le risque, vous et votre moniteur de vous faire intercepter par le groupe de la division de prévention et de répression de la délinquance routière. En tant qu'élève, vous risquez d'être poursuivi pour conduite sans permis et encourir une peine d'un an d'emprisonnement et 15 000 € d'amende[1].

Une association milite sur Internet pour changer les textes et réclamer le droit pour les moniteurs indépendants d'exercer à titre libéral pour les particuliers[2].

[1] Données extraites de l'article du 6 août 2012 du site Internet RTL Auto.

[2] Il s'agit de l'association des enseignants de la conduite et de la sécurité routière indépendants.

## POUR BIEN CHOISIR VOTRE AUTO-ECOLE

- **Ne vous fiez pas forcément aux tarifs un peu trop attractifs** pratiqués par une auto-école. Renseignez-vous sur place et **donnez-vous un délai de réflexion** avant de vous inscrire. Vous pouvez même **demander un exemplaire du contrat pour l'étudier chez vous avant de signer**. L'école de conduite a l'obligation de vous remettre un exemplaire si vous le lui demandez, sous peine de sanctions pénales[1].

- Demandez **combien de présentations aux examens sont prévues dans le forfait** (certaines auto-écoles en incluent jusqu'à trois, mais cela est plutôt rare). Ensuite, renseignez-vous sur le **tarif demandé pour une réinscription à l'examen théorique du Code ou à l'examen pratique de la conduite non comprise dans le forfait**, car certaines auto-écoles se « rattrapent » sur ces prestations de service. Pour information, les tarifs de **présentation à l'examen théorique varient de 50 à 150 €** et **à l'examen pratique de 50 à 190 € environ.**

- **Méfiez-vous des établissements de conduite qui ne proposent que des forfaits code et conduite ne dépassant pas le minimum légal des vingt heures de**

[1] Article L134-1 du code de la consommation.

**conduite en circulation**. Il est clairement établi (à moins d'avoir conduit précédemment avant une suspension de permis ou d'être particulièrement doué) qu'un nombre d'heures minimum de trente heures est requis, d'ailleurs bien souvent par les auto-écoles elles-mêmes. Ces dix heures restantes vous seraient facturées au prix fort à l'unité, ce qui pourrait très vite faire grimper la facture au-delà de ce que vous imaginiez.

- Demandez à l'auto-école **son taux de réussite à la première présentation au permis**. Si celle-ci n'accepte pas de vous donner ses résultats, ce n'est peut-être pas très bon signe. En revanche, si l'auto-école accepte, rien ne vous empêche de vérifier l'information. Vous pouvez demander à consulter gratuitement le taux de réussite au service des auto-écoles de la préfecture dont dépend l'auto-école en question. Au préalable, repérez le numéro d'agrément de l'auto-école : **l'agrément de l'établissement exploitant doit être affiché dans le local de manière visible**[1] **et mentionné sur la publicité ou documentation de l'auto-école**.

- Si vous le pouvez, **obtenez des avis d'élèves déjà inscrits dans l'auto-école** sur le fonctionnement de

[1] Selon l'article 4.2° de l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière.

l'établissement et sur les moniteurs. Profitez par exemple d'une pause entre deux séances de Code (ou de conduite) pour interpeller discrètement un élève. Renseignez-vous également sur la réputation de l'auto-école sur Internet tout en prenant un minimum de recul sur les avis positifs comme négatifs.

- Vérifiez si vous le pouvez, que **les véhicules de la flotte de l'auto-école soient en bon état**. L'accueil que vous recevez n'est pas négligeable non plus.

- **Attention au forfait Code illimité** ! Le terme « illimité » signifie que vous avez accès aux séances de Code pour un nombre de fois illimité aux jours et horaires d'ouverture, **mais cela généralement pendant un nombre de mois déterminé** et qui lui, n'est pas illimité (généralement six mois). Au-delà de cette période, si vous n'avez toujours pas été présenté(e) à l'examen du Code, vous devez vous acquitter d'un nouveau forfait Code, ainsi que d'une première présentation à l'examen pourtant initialement inclue dans votre forfait de départ. Renseignez-vous dès le début sur **le nombre de mois proposé pour passer l'examen théorique du Code de la route**.

- Essayez dans la mesure du possible de choisir une école de conduite qui comporte **au moins deux moniteurs**, de façon à pouvoir en changer en cas de problème avec l'un

d'eux, mais également à bénéficier de plannings moniteurs un peu plus flexibles.

- Si une auto-école vous intéresse, **demandez-lui si celle-ci bénéficie d'une garantie financière en cas de problème** tel qu'une cessation d'activité. Si ce n'est pas le cas (ce qui est relativement courant), jouez la carte de la prudence en préférant un paiement en plusieurs fois. Les établissements proposant le permis à 1 euro dispose obligatoirement d'une garantie financière de même que la plupart des grands réseaux d'auto école.

- Enfin, n'hésitez pas à **comparer plusieurs auto-écoles** afin d'apprécier les différentes formules proposées : renseignez-vous sur la **présence ou non d'un formateur pendant les séances de Code**, sur la **durée contractuelle des leçons** (une heure de leçon de conduite n'équivaut pas forcément à soixante minutes de conduite proprement dite). Faites-vous bien préciser les **conditions d'annulation d'une leçon, et les éventuels frais de restitution prévus pour retirer votre dossier au cas où vous devriez pour X raison changer d'auto-école**. Le coût de ces frais de transfert peut parfois être gratuit, mais varie en général entre 50 € et 250 €[1].

[1] Chiffres constatés par l'Institut national de la consommation 60 millions de consommateurs, article du 18 février 2011.

## Que penser de l'évaluation avant inscription ?

En général, l'auto-école est censée évaluer votre nombre d'heures de conduite prévisionnel avant de vous inscrire, et ce nombre d'heures doit figurer sur votre contrat d'auto-école lorsque vous le signez. Sachez cependant que cette évaluation est tout ce qu'il y a de plus subjectif. En effet, votre **nombre d'heures effectif dépendra aussi de votre assiduité et de votre sérieux**.

**Attention également aux forfaits conduite de 20 heures** (qui représentent en fait le minimum légal obligatoire avant de se présenter à l'examen)... A moins d'avoir déjà conduit auparavant (annulation de permis...), il est très rare d'être réellement prêt pour passer l'examen après seulement 20 heures, à plus forte raison si l'on passe l'examen dans un grand centre urbain. Pour ne pas investir dans un trop grand nombre d'heures supplémentaires à l'unité, il est plus judicieux d'opter pour un nombre d'heures minimum d'au moins 30 heures.

## *Feu vert*

*Depuis le 1er janvier 2010 :*

- ✓ Le **délai d'un mois** avant de se présenter à l'examen du Code après l'enregistrement du dossier à la préfecture a été **supprimé**[1].

- ✓ Votre auto-école a désormais la **possibilité de vous inscrire dans un département limitrophe.**

*Depuis le 20 avril 2012 :*

- ✓ **En cas de réussite à l'épreuve du Code ou à une épreuve pratique des catégories du permis de conduire**, le délai minimum légal de quinze jours requis auparavant pour se présenter à l'épreuve suivante a été **ramené à un jour, soit dès le lendemain.**

- ✓ **En cas d'échec à l'examen du Code ou du permis de conduire**, le délai minimum légal de quinze jours requis auparavant pour se représenter à l'examen a été **ramené à sept jours**[2].

---

[1] Procédure simplifiée extraite du site Internet de la Sécurité routière.

[2] Article 2 de l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.

## UNE FOIS QUE VOUS ETES INSCRIT(E)

- **N'oubliez pas d'emmener votre livret d'apprentissage à chaque cours de conduite.** Votre école de conduite peut légalement vous facturer la leçon réservée sans que vous n'ayez le droit de conduire ce jour-là. Et si elle vous accepte en voiture malgré tout, l'auto-école et vous-même seriez redevable d'une contravention lors d'un éventuel contrôle de police.

- **Si vous sentez que vous n'apprenez plus rien avec votre moniteur, n'hésitez pas à demander d'en changer, momentanément ou non.** Ceci ne veut pas forcément dire que vous ne vous entendez pas avec lui. Ce changement peut simplement vous être salutaire en vous permettant de progresser et d'avoir certains déclics que vous n'aviez pas eus avec le moniteur précédent.

Vous passerez certainement par une phase où vous vous repasserez le film de vos erreurs et vous poserez toutes les questions possibles et imaginables par rapport à tel ou tel cas de figure. Cela est tout à fait normal. Vous êtes alors en train de commencer à vous familiariser avec la mécanique du véhicule. N'oubliez pas que l'apprentissage de la conduite, c'est aussi la coordination de votre corps avec votre cerveau lors de configurations habituelles comme inhabituelles Or, il convient de laisser le temps à votre cerveau d'analyser et de

dicter la bonne « conduite » à adopter. Une période de stagnation avec une impression de ne plus progresser est fréquente dès lors que l'on commence à buter sur certaines difficultés. Il est important de ne surtout pas se décourager et de rester dans l'optique « d'apprendre de ses erreurs ».

## EN CAS DE LITIGE

Si vous constatez que…

**Votre auto-école n'est pas ou plus agréée**
**Votre recours :**
⊠ En informer le bureau de la circulation (service des auto-écoles) de la préfecture dont dépend l'auto-école.
⊠ Éventuellement porter plainte auprès du procureur de la République pour infraction à l'article L213-6 du Code de la route.
*En vertu de cet article du Code de la route, exploiter une auto-école sans agrément est passible d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende, ainsi que d'une fermeture temporaire ou définitive de l'établissement et d'une interdiction d'exercer l'activité professionnelle.*

**Les locaux ne sont pas aux normes *(non existence d'un éclairage de sécurité et d'une signalisation claire des sorties de secours…)* ou les véhicules sont mal entretenus**
**Votre recours :**
⊠ En informer le bureau de la circulation (service des auto-écoles) de la préfecture dont dépend l'auto-école.

**La qualité de l'enseignement laisse à désirer *(pas de tests en condition réelle d'examen, bilans de cours inexistants…)***
**Votre recours :**
⊠ En parler tout d'abord au responsable de l'établissement pour avoir gain de cause.

 Si cela n'a pas d'effet, en informer là encore le bureau de la circulation (service des auto-écoles) de la préfecture dont dépend l'auto-école. La préfecture pourra être amenée à procéder à un contrôle par des délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

**Le moniteur de conduite vous fait perdre du temps de conduite** ***(temps de cours rogné, courses personnelles…)***

**Votre recours :**

 Commencez par lui rappeler courtoisement ses obligations et négociez une compensation (allongement du prochain cours, déduction sur la facture).

 Si celui-ci refuse, référez-en au responsable de l'établissement. Si vous n'obtenez toujours pas gain de cause, signalez votre revendication par écrit, que ce soit par courriel, ou par courrier postal.

 Si vous n'êtes toujours pas entendu(e), adressez-vous au bureau de la circulation (service des auto-écoles) de la préfecture dont dépend l'auto-école.

**Votre ancienne auto-école rechigne à vous rendre votre dossier**

**Votre recours :**

 Revendiquez le fait que ce dossier vous appartient.

 Si l'auto-école reste sur ses positions, mettez-la en demeure de vous le restituer en envoyant votre requête en recommandé avec avis de réception.

 Si malgré tout l'établissement ne veut rien entendre, adressez-vous au bureau de la circulation (service des auto-écoles) de la préfecture dont dépend l'auto-école.

**Votre auto-école a vraisemblablement des pratiques commerciales contestables** ***(manque ou rétention d'information sur les tarifs, arnaques…)***

**Votre recours :**

 Adressez vous à la direction départementale chargée de la protection des populations (DDPP)[1].

La liste des DDPP est accessible par départements[2].

**Vous avez besoin de conseil concernant l'interprétation du contrat de votre auto-école**

**Votre recours :**

 Tournez-vous vers une association de consommateurs agréée telle que l'UFC-Que Choisir[3].

**Vous êtes victime de harcèlement sexuel de la part de votre moniteur**

---

[1] D'après l'article 5 du décret n°2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles, la DDPP contrôle les pratiques commerciales réglementées, au besoin en réprimant les pratiques illicites.

[2] Liste accessible sur le site Internet du ministère de l'économie et des finances.

[3] Retrouvez la liste des 17 associations de consommateurs sur le portail de la consommation édité par l'Institut national de la consommation.

*Selon la loi n° 2012-954 du 6 août 2012 relative au harcèlement sexuel et publiée au Journal Officiel le 7 août 2012, vous êtes victime de harcèlement sexuel si vous vous reconnaissez dans l'une ou les deux définitions suivantes :*

1. « Le harcèlement sexuel est le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante. »
2. « Est assimilé au harcèlement sexuel le fait, même non répété, d'user de toute forme de pression grave dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte de nature sexuelle, que celui-ci soit recherché au profit de l'auteur des faits ou au profit d'un tiers. »

Votre recours :

☒ **Exprimez votre refus d'une façon claire** en demandant à l'auteur des faits de cesser immédiatement.

☒ Si celui-ci persiste, deux solutions s'offrent à vous :

1. **soit vous demandez à changer de moniteur s'il y en a plusieurs et vous ne donnez pas suite car vous ne souhaitez pas vous engager dans une procédure de justice,**
2. **soit vous rassemblez toutes les preuves matérielles en vue d'un dépôt de plainte : SMS, lettres, courriels, ou écrits de vous-même où vous décrivez les circonstances.** N'hésitez pas par exemple à enregistrer

discrètement si vous le pouvez votre harceleur lors d'une séance de conduite pour attester des faits. En effet, vous devez être capable d'apporter la preuve de votre accusation. Vous pouvez également recueillir d'éventuels témoignages d'autres élèves dans la même situation que vous.

**Si vous avez décidé de porter plainte, vous avez le choix de le faire :**

1. **à la police ou à la gendarmerie**

Comme le moment n'est pas forcément agréable, vous pouvez vous faire accompagner si vous le souhaitez. Un officier de police judiciaire (OPJ) enregistrera votre plainte et rédigera un procès verbal que vous devrez signer. Si vous n'êtes pas très à l'aise, vous pouvez demander à être entendue par une femme ou en présence d'une femme.

2. **ou directement au Procureur de la République**

Pour ce faire, il vous faut envoyer une lettre recommandée avec accusé de réception adressée au Tribunal de Grande Instance de votre département. Vous pouvez vous faire aider pour écrire cette lettre par un avocat ou par des conseils juridiques gratuits auprès de certaines mairies ou dans les bureaux d'aide aux victimes.

*En vertu de la loi n° 2012-954 du 6 août 2012, le harcèlement sexuel est un délit passible de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.*

**Vous voulez contester le résultat de votre examen du permis de conduire**

**Votre recours :**

⊠ Effectuez un recours gracieux dans les deux mois après du préfet en adressant une lettre en recommandé avec accusé de réception. Votre courrier doit exposer en détail les faits et contenir une copie du résultat de l'examen et d'éventuelles pièces nécessaires à la révision de la décision. N'oubliez pas non plus de garder une copie de votre lettre et des pièces jointes à votre courrier.

⊠ En cas de rejet, vous avez la possibilité d'effectuer un recours contentieux auprès du tribunal administratif.[1]

*Il faut savoir que votre recours n'a que de très faibles chances d'aboutir. De plus, si vous deviez repasser votre examen, pensez que vous risquez de retomber sur le même inspecteur du permis si vous repassez votre examen dans le même département.*

[1] Plus d'informations sur le site Internet officiel de l'Administration française, rubrique *Vos droits et démarches*.

## PRINCIPE ET DEROULEMENT DE L'EPREUVE DU PERMIS B

Avant la réforme sur le permis de conduire datant du second trimestre 2010, l'évaluation de l'examen était basée sur un décompte d'erreurs. À présent, la nouvelle grille d'évaluation consiste en un bilan de compétences : le conducteur gagne des points s'il satisfait à un certain nombre de celles-ci.

L'épreuve du permis B est notée sur 30 pour les jeunes conducteurs, et sur 31 pour les conducteurs ayant déjà passé leur permis B ou un permis d'une autre catégorie. Pour être reçu à l'épreuve, il faut obtenir un minimum de 20 points, sans avoir commis de fautes dites éliminatoires.

L'inspecteur apprécie le comportement général du conducteur sur quatorze compétences :

- **Huit compétences sont notées sur 3 points** : « effectuer des vérifications du véhicule » (il s'agit des questions orales de vérifications intérieures et extérieures du véhicule), « connaître et utiliser les commandes », « prendre l'information », « adapter son allure aux circonstances », « appliquer la réglementation », « communiquer avec les autres usagers », « partager la chaussée », et « maintenir des espaces de sécurité » ;

- **Une compétence est notée sur 2 points :** « savoir s'installer et assurer la sécurité à bord ». À ce propos, pensez bien à montrer que vous savez effectuer les réglages correctement, quitte à tout dérégler pour régler à nouveau : avance ou recul du siège, réglage éventuel du siège en hauteur, du volant en hauteur et en profondeur, position du rétroviseur central et des rétroviseurs latéraux, puis bouclage de la ceinture de sécurité. Attention : n'hésitez pas à demander à voix haute si tout le monde a bien attaché sa ceinture, il en va de la sécurité des occupants. Certains inspecteurs sont pointilleux sur ce genre de détails et peuvent vous retirer 1 point pour cet oubli.
- **Cinq compétences sont notées sur 1 point :** « analyse des situations », « adaptation aux situations », « conduite autonome », « courtoisie au volant », et « conduite économique et respectueuse de l'environnement ».

Souvenez-vous que les **3 précieux points des questions orales de vérifications intérieures et extérieures du véhicule sont très faciles à obtenir si vous avez suffisamment révisé, et faire pencher la balance en votre faveur si votre conduite s'est avérée un peu juste.** Si possible, procurez-vous un livret ou un dépliant de vérifications correspondant au modèle de voiture que vous conduisez en auto-école et le jour du permis.

L'épreuve dure **en théorie trente-cinq minutes, dont vingt-cinq sont dédiées exclusivement à la conduite en circulation** (le reste du temps étant consacré à l'installation, aux manœuvres, ainsi qu'aux questions de vérifications du véhicule).

# Permis de Galérer

*La grille d'évaluation à l'examen pratique depuis le mois d'avril 2010 :*

Délégation à la Sécurité et à la circulation Routières

**CERTIFICAT D'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE (Mod. H)**

**N° :** **SÉRIE**

**EXEMPLAIRE ADMINISTRATION**

Date : | | | | | | | | Centre : _____ N° de département : | | |

L'expert(e) – Nom : _____ Chargé(e) de l'évaluation de l'épreuve en circulation de :

Mme, Mlle, M.[1] : _____ Prénom : _____

(1) Rayer les mentions inutiles : nom de naissance suivi du nom d'usage s'il y a lieu)

Catégorie de permis sollicitée : A ☐ A1 ☐ B ☐ B1 ☐ EB ☐ C ☐ EC ☐ D ☐ ED ☐

Atteste de la réussite à l'examen de l'intéressé(e) : né(e) le : | | | | | | | | à : _____

N° de département : | | | ou pays : _____ déjà titulaire des catégories de permis : _____

☐ régularisation ☐ dispensé(e) d'épreuve pratique (Art. R 224-20 du Code de la Route) N° du permis : | | | | | | | | | | | | | | | |

| Résultat d'examen | Codes spécifiques : | Signature : |
|---|---|---|
| (entourer la mention correspondante et rayer celle inutile)<br>FAVORABLE<br>INSUFFISANT<br>Examen non mené à son terme ☐ | ☐ 01 ☐ 101 ☐ 102 ☐ 103 ☐ 105 ☐ Ar<br>☐ 106 jusqu'au : | |
| | Vaut titre de conduite à compter du : | |
| | Visite médicale valide jusqu'au : | |
| | Autres codes : | |

| Bilan des compétences | E | Niveaux d'appréciation 0 | 1 | 2 | 3 | Autonomie conscience du risque: Analyse des situations | Adaptation aux situations | Conduite autonome |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Connaître et maîtriser son véhicule** | | | | | | | | |
| Savoir s'installer et assurer la sécurité à bord | | | | | | | | |
| Effectuer des vérifications du véhicule | | | | | | | | |
| Connaître et utiliser les commandes | | | | | | | | |
| **Appréhender la route** | | | | | | | | |
| Prendre l'information | | | | | | | | |
| Adapter son allure aux circonstances | | | | | | | | |
| Appliquer la réglementation | | | | | | | | |
| **Partager la route avec les autres usagers** | | | | | | | | |
| Communiquer avec les autres usagers | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| Partager la chaussée | | | | | | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Maintenir des espaces de sécurité | | | | | | 1 | 1 | 1 |
| | Sous-totaux | | | | | | | |
| Courtoisie au volant | | | +1 | | | | | |
| Conduite économique et respectueuse de l'environnement | | | +1 | | | | | |
| | Total général | | | | | | | |

**Observations**

Spécimen

## Les fautes qu'on ne vous pardonnera pas (fautes eliminatoires)

- Griller un feu
- Griller un stop
- Refuser une priorité :
  - priorité à droite à certaines intersections et sur certains rares ronds-points,
  - priorité à gauche et sur l'anneau pour les ronds-points à sens giratoire,
  - priorité piétons.
- Commettre un abus de priorité (passer lorsque vous avez la priorité sans contrôler que les autres conducteurs vous aient bien vu(e))
- Prendre un sens interdit
- Rouler à contresens
- Changer de file de façon dangereuse ou gênante
- Chevaucher ou monter sur un trottoir
- Ne pas vous arrêter lors d'une marche arrière lorsqu'un véhicule arrive de derrière
- Ne pas regarder partout où vous devez lors d'une manœuvre
- Caler plus de trois fois
- Caler dans une zone de circulation dangereuse (rond-point…)
- Franchir une ligne blanche
- Rouler sur la bande d'arrêt d'urgence

- Stationner sur une place handicapée, ou dans un endroit où le stationnement est interdit
- Ne pas contrôler ni ralentir lors d'une intersection à risques
- Entreprendre un dépassement quand vous êtes sur le point d'être dépassé
- Dépasser par la gauche alors que le véhicule a annoncé son intention de tourner à gauche
- Utiliser la voie la plus à gauche lorsque la chaussée contient plus de deux voies
- Ne pas respecter les distances de sécurité (à l'avant à cause d'un manque de freinage, et sur les côtés lors d'un dépassement)

En tout état de cause, vous risquez l'ajournement dès lors que vous gênez ou bloquez la circulation, car cela constitue un danger pour votre sécurité et celle des autres.

*Attention au piège du sens interdit* : certains panneaux comportent un panonceau mentionnant par exemple une distance. Cela signifie que l'interdiction de passer sera effective…plus tard

## Les fautes qu'on vous pardonnera une fois, mais peut-etre pas deux

- Oublier de contrôler tous les rétroviseurs et les angles morts
- Conduire au-dessus de la limite de vitesse autorisée
- Conduire légèrement au-dessous de la limite de vitesse en gênant la circulation derrière vous quand les conditions sont réunies pour que vous puissiez rouler au maximum de la vitesse autorisée
- Oublier un clignotant (lors d'un changement de file, d'un virage, d'un départ ou d'une arrivée lors d'un stationnement, mais aussi sur un rond-point)
- Ne pas serrer sa droite lorsque les conditions sont réunies pour le faire
- Utiliser un mauvais rapport de vitesse
- Redémarrer en seconde
- Ne pas freiner en rétrogradant (sauf en cas de frein moteur adéquat, un inspecteur peut vous ajourner s'il remarque que vous avez l'habitude systématique de ne pas freiner avant et pendant que vous rétrogradez)
- Avoir une mauvaise coordination de la trajectoire avec le volant
- Oublier de passer en seconde lors des passages considérés à risque (ronds-points, carrefours, zone de travaux, ralentisseurs, piétons à proximité…)

- Arrêter votre véhicule de travers au milieu d'un carrefour alors que vous attendez de pouvoir tourner à gauche (restez le plus droit possible pour ne pas gêner la circulation de l'axe prioritaire.

*Erreurs fréquentes*

**Le placement du véhicule**

- Tenez votre droite lorsque vous vous trouvez à la sortie d'un parking, même si l'on vous a demandé de prendre à gauche en sortant.

- Lorsque l'on vous invite à tourner à gauche à la prochaine intersection, n'oubliez pas de viser le côté droit de la rue dans laquelle vous allez vous engager. La rue que vous allez rencontrer peut être aussi bien à sens unique qu'à double sens. Par principe de précaution, il est recommandé de serrer tout de suite à droite en vous engageant dans la rue.

**Le placement et les clignotants sur un rond-point**

- Lorsque l'on vous demande de tourner à droite ou d'aller tout droit à un rond-point : n'oubliez pas de serrer votre droite sur le rond-point et d'enclencher votre clignotant droit avant d'aborder le rond-point si vous devez prendre la première sortie à droite (à hauteur de la sortie précédente si vous devez prendre une autre sortie à droite ou aller tout droit).

- Lorsque l'on attend de vous que vous tourniez à gauche ou que vous fassiez demi-tour au rond-point :

→ enclenchez immédiatement votre clignotant gauche et placez vous s'il y en a une sur la file de gauche avant le rond-point,
→ serrez votre gauche sur le rond point tout en gardant votre clignotant gauche,
→ allumez votre clignotant droit avant de quitter le rond-point.

## RECOMMANDATIONS GENERALES POUR L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

Ne restez pas obnubilé **par un modèle de véhicule en particulier**. Si vous savez conduire, il n'y a pas de raison que vous ratiez votre examen parce que vous ne conduisez pas votre marque de voiture préférée ce jour-là. Néanmoins, si pour une quelconque raison vous devez passer votre examen avec un modèle différent du modèle auquel vous êtes habitué, essayez de le savoir à l'avance afin de prévoir un petit nombre d'heures d'adaptation pour la conduite et pour les questions de vérifications du véhicule.

De manière générale, **veillez à être dynamique au volant** – sans trop d'excès bien entendu – l'inspecteur se sentira plus en sécurité.
N'oubliez pas d'allumer vos feux selon les circonstances météorologiques et sous les tunnels.

En général, le fait que l'inspecteur intervienne sur les commandes est mauvais signe. Toutefois, il arrive également selon les circonstances que cela ne soit pas dramatique. Quoi qu'il arrive, **rester combatif et garder son sang-froid sera apprécié**. Il arrive fréquemment que certains candidats, déstabilisés par une remarque de l'inspecteur ou par une de leurs propres erreurs, pensent à tort qu'ils seront ajournés.

C'est généralement l'attitude et les erreurs qui suivent cette interprétation qui font ajourner le candidat.

**Les inspecteurs peuvent être très différents les uns des autres**. Vous pouvez tout à fait tomber sur quelqu'un de froid qui aura la remarque sèche facile. Surtout, ne vous laissez pas déstabiliser. Certains inspecteurs, même si cela est rare, testent votre sang-froid et vérifient que vous ne vous laissez justement pas déstabiliser facilement.

Il arrive aussi que vous ayez à faire à un inspecteur chaleureux et volubile. Certains discutent volontiers avec votre moniteur, parfois presque sans discontinuer. Si bien que vous pourriez presque croire que l'on ne s'occupe plus de vous. Terrible erreur ! À la moindre faute, l'inspecteur la remarquera, même si vous pensez qu'il a la tête ailleurs. **Ne vous laissez là encore pas déconcentrer par le fil de la discussion et n'y prenez surtout pas part**.

Pensez simplement à votre conduite, montrez que vous savez faire, et restez concentré, et ce, jusqu'à la toute fin de l'épreuve. **Ne vous relâchez surtout pas lorsque vous voyez que vous êtes sur le chemin du retour** et que vous allez bientôt arriver : le fait de vouloir vous presser et l'enthousiasme d'en finir enfin avec l'épreuve peut s'avérer fatal.

Comme vous serez normalement irréprochable sur votre façon de maîtriser le véhicule – ce que l'on appelle la mécanique du véhicule – les principaux points sur lesquels

vous devrez vous concentrer pendant l'épreuve concernent votre environnement de conduite.

Voici les principaux points sur lesquels vous devrez rester vigilant :

1 – Les contrôles

L'inspecteur vérifiera avant tout que **vous mettez tout en œuvre pour assurer votre sécurité et celle des autres**. Pensez aux éventuels motos ou vélos qui peuvent jalonner votre route et s'engouffrer dans votre angle mort sans que vous vous en aperceviez, et restez vigilant. Contrôlez :

- **rétros intérieurs et latéraux** régulièrement (une ligne droite ne dispense surtout pas d'effectuer les contrôles), et rétros latéraux avant d'actionner un clignotant ;
- **rétro intérieur** avant de ralentir ;
- **angles morts** en tournant la tête avant d'opérer tout changement de direction : virage à droite ou à gauche, rond-point, insertion sur l'autoroute ou le périphérique, flèches de rabattement, départ d'un stationnement, rencontre d'une voie d'insertion à droite sur une autoroute ou sur le périphérique, ou manœuvre quelle qu'elle soit.

*Attention* : lorsque l'inspecteur vous demande de tourner à la prochaine intersection, veillez surtout à avoir le bon réflexe **en regardant d'abord votre rétroviseur latéral correspondant avant d'actionner votre clignotant**. Regardez également l'angle mort avant de tourner votre volant.

## 2 – La vitesse

Votre inspecteur sera inflexible là-dessus. Il est si vite arrivé de rater un panneau qui limite la vitesse à 30 km/h quand les conditions ont l'air requises pour rouler à 50… Soyez intraitable aussi sur les sorties d'autoroute ou la vitesse doit être ralentie rapidement au bon rapport de vitesse (attention, ne ralentissez pas pour autant tant que vous n'êtes pas sur la voie de décélération !).

Veillez également à être vigilant sur une belle ligne droite : ne soyez pas tenté de rouler à plus de 50 km/h en agglomération, même si vous vous faites dépasser par d'autres automobilistes pressés, il est bien connu que bon nombre d'entre eux détestent se retrouver « coincés » derrière une voiture auto-école. Dans la mesure du possible, essayez d'être tout à fait synchronisé avec les panneaux : commencez à ralentir à la vue d'un panneau 30 pour arriver à 30 km/h à hauteur du panneau…

**N'oubliez pas qu'en tant qu'apprenti conducteur, vous serez soumis le jour de l'examen aux vitesses suivantes :**

- **80 km/h** au lieu de 90 km/h sur les routes hors agglomération à double sens sans terre plein central
- **100 km/h** au lieu de 110 km/h sur les routes hors agglomérations à double sens avec terre plein central, et sur les voies d'autoroutes limitées à 110 km/h.
- **110 km/h** au lieu de 130 km/h sur les voies d'autoroutes limitées à 130 km/h si les conditions de météo sont bonnes.

Bien évidemment, les autres indications de vitesses maximales autorisées sont à respecter à la lettre : 10 km/h, 30 km/h, 50 km/h, etc.

***Attention*** : si d'ordinaire la première vitesse sert uniquement à démarrer pour enclencher rapidement la deuxième vitesse, **il arrive que l'on se serve de la première vitesse pour rouler**. Veillez donc à rétrograder en première dite « roulante » ou « synchro » lorsque :
- vous vous préparez à entrer dans un parking,
- vous circulez dans un parking,
- la direction vers laquelle vous vous engagez est trop étroite ou présente un manque de visibilité.

3 – Les priorités

*- à droite pour certains carrefours et certains ronds-points :*
Même si vous connaissez le parcours, montrez à l'inspecteur que vous êtes vigilant en ralentissant lorsque vous arrivez à une intersection, à moins qu'il soit très clair que vous êtes prioritaire à l'avance (marquage en ligne continue indiquant un Stop, panneau Stop très visible, panneau de route prioritaire rencontré précédemment sur votre route…)
Certains ronds-points fonctionnent encore sur le principe de la priorité à droite. Il vous faut alors systématiquement laisser la priorité à tout véhicule arrivant par la droite, et ce, même si vous êtes déjà engagé sur le rond-point.

*- à gauche sur la plupart des ronds-points dits giratoires :*
À l'approche du rond-point, veillez à rétrograder en seconde, et observez rapidement votre environnement. Comme la priorité est donnée aux véhicules circulant déjà sur le giratoire, laissez-les impérativement passer, de même que tout véhicule qui serait en vue sur une des routes se situant à votre gauche ! Enfin, n'oubliez pas de repartir de façon énergique dès que vous avez le champ libre.
*- priorité piétons :*
Il vous faut ralentir, voire vous arrêter suivant la proximité de votre véhicule avec un éventuel piéton. Faites bien attention aux passages pour piétons, mais aussi à ce qu'il se passe sur les trottoirs. Vous pourrez ainsi déceler un comportement à risque avec des enfants, ou des personnes ayant une trajectoire aléatoire et pouvant débouler en dehors des endroits qui leur sont réservés.
***Attention*** : au niveau de certains passages pour piétons, il est possible qu'un véhicule de grand gabarit stationné, comme un camion, cache un piéton qui s'apprête à traverser. N'hésitez pas à ralentir lorsque vous arrivez devant une telle configuration.

## 4 – Le placement

Certains aménagements comportent énormément d'informations quant au marquage au sol, en particulier dans les grandes agglomérations. **Veillez à les repérer à l'avance pour ne pas vous laisser surprendre.** Écoutez attentivement les directives de votre inspecteur pour rechercher

immédiatement comment vous placer et où vous diriger. **Une vitesse modérée** vous permettra d'appréhender sereinement les indices pour vous placer correctement, notamment lorsque plusieurs files de circulation s'offrent à vous.

5 – Les manœuvres

Inutile de vous stresser à outrance pour les manœuvres. On ne vous en voudra pas si vous vous y reprenez en plusieurs fois. L'essentiel est de réaliser la manœuvre en assurant la sécurité à bord (clignotant au plus tôt avant la manœuvre, contrôles derrière et autour du véhicule) en ayant des gestes assurés, et en finissant par effectuer la manœuvre correctement. Le stationnement est jugé correct dès lors que les conditions suivantes sont réunies :

- **l'ensemble du véhicule est à l'intérieur de l'emplacement**, garé le plus droit possible – mais là encore, on ne vous en voudra pas si vous êtes légèrement de biais du moment que votre véhicule ne dépasse pas les limites du marquage ;
- **les distances de sécurité sont respectées** latéralement pour les rangements en batailles ou en épis (en général, on doit pouvoir ouvrir la portière des deux côtés sans être gêné) ; et devant et derrière pour un rangement en créneau (veillez à laisser un espace suffisant entre votre voiture et celle de devant, de façon à pouvoir lire sans problème la plaque d'immatriculation de cette dernière) ;
- **le véhicule n'est pas monté sur un trottoir** ;
- **les roues sont droites.**

À la fin de la manœuvre, n'oubliez pas de mettre la voiture au point mort et d'enclencher le frein à main.

*Astuce* : si vous devez effectuer un rangement en épis en marche avant à côté d'un véhicule, privilégiez une place où :
- il reste une place vide à votre gauche lorsqu'il s'agit de rangements en épis à gauche de la chaussée ;
- il reste une place vide à votre droite lorsqu'il s'agit de rangements en épis à droite de la chaussée.
De cette façon, vous aurez une meilleure visibilité au moment de repartir en marche arrière.

## REÇU(E) AU PERMIS ?
## CE QU'IL VOUS FAUT SAVOIR…

### Attestation provisoire

Tout d'abord, félicitations ! L'inspecteur qui vous a évalué vous a envoyé par courrier un **certificat d'examen du permis de conduire** comprenant la mention « Favorable » entourée, la date d'obtention de l'épreuve, le détail chiffré de l'évaluation et la note finale, égale ou supérieure à 20 points. Ce certificat tient lieu de permis de conduire provisoire. **Depuis le 1er juillet 2013, il est valable pendant quatre mois à compter de sa date d'obtention, contre deux mois auparavant**. Cependant, cette attestation provisoire n'est **pas valable à l'étranger**.

### Délivrance du permis définitif

Depuis le 16 septembre 2013, le permis de conduire est devenu électronique. Celui-ci est **envoyé à votre domicile par l'Agence Nationale des Titres Sécurisés** dans un délai de quatre mois. Ce titre devra être réédité au bout de 15 ans. Pour sa fabrication, un autre formulaire Cerfa a dû être rempli pour commencé la formation : le format de l'union européenne 14948*01 Réf 06, en plus du formulaire déjà existant 14866*01 Réf 02.

Pour tous les **conducteurs détenteurs du papier rose**, l'échange contre la carte à puce sera possible à partir :
- de 2014 pour les conducteurs ayant passé le permis entre le 19 janvier et le 16 septembre 2013,
- de 2015 pour tous les conducteurs ayant passé le permis de conduire avant le 19 janvier 2013.

Conjointement à votre permis électronique, tout candidat titulaire reçoit **un code pour connaître son solde de points**, consultable sur le site **Télépoints**.

La délivrance de ce permis électronique est à ce jour gratuite. Toutefois, certaines préfectures requièrent le paiement d'une taxe régionale[1] pour sa délivrance mais aussi en cas de perte du support si vous habitez en Corse (33 €), dans le Limousin (27 €), ou en Poitou-Charentes (25 €). Le règlement de cette taxe régionale s'effectue par chèque, en espèces, par carte bancaire, ou par mandat à l'ordre du Trésor Public ou de la régie de recettes de la préfecture selon le cas.

## Permis probatoire

Lorsque vous obtenez votre permis de conduire, votre **capital de départ est de 6 points**, soit la moitié des points d'un conducteur confirmé. La durée de votre permis

[1] Données extraite du site Internet officiel de l'Administration française mises à jour le 29 juin 2010.

probatoire est de 3 ans, ou de 2 ans si vous êtes passé par la filière de la conduite accompagnée dite AAC (Apprentissage Anticipé de la Conduire).

Dans le cas où **votre permis probatoire dure 3 ans**, votre **permis est crédité de 2 points chaque année (de 3 points** si vous êtes **concerné par la filière AAC)** à condition de n'avoir commis aucune infraction donnant lieu à un retrait de points depuis le début de votre période probatoire.

À la fin de votre période probatoire et si vous n'avez subi aucun retrait de points, votre permis de conduire sera crédité du maximum de 12 points sans que vous ayez à demander un nouveau permis.

N'oubliez pas qu'il est **obligatoire d'apposer le signe distinctif « A » à l'arrière de votre véhicule durant toute la durée de la période probatoire** sous peine de vous voir sanctionné lors d'un contrôle par **une contravention de 2e classe, soit une amende forfaitaire de 22 €**[1]. Il existe des disques « A » autocollants, magnétiques, ou électrostatiques (ces derniers adhèrent à la paroi de la lunette arrière, à l'intérieur du véhicule contrairement aux deux premiers qui s'appliquent à l'extérieur du véhicule).

[1] Articles Permis B : validité et principales caractéristiques mis à jour le 16 août 2012 et Paiement de l'amende forfaitaire mis à jour le 12 avril 2012 sur le site officiel de l'Administration française.

## UN EXAMEN PRATIQUE PAS SI SIMPLE A OBTENIR

### Les différentes causes d'échec

Il ne faut pas le nier, **certains candidats échouent à l'examen parce qu'ils ne sont pas prêts**. C'est notamment le cas lorsque l'élève a fait fi de conseils réellement bien intentionnés de son moniteur, et qu'il a forcé la main à l'auto-école pour obtenir une date au bout de 20 heures de conduite.

En dehors de ces cas, **il y a aussi véritablement ceux qui sont prêts aux dires de leur(s) moniteur(s) de toute bonne foi, et qui sont pourtant bel et bien…recalés**. Pourquoi ?... Parfois pour une seule raison, mais souvent pour plusieurs réunies. Car l'examen pratique du permis B est bien plus complexe qu'un examen scolaire.

Tout d'abord, si un candidat est particulièrement sujet au stress de nature et qu'il panique facilement, l'examen du permis de conduire peut s'avérer l'épreuve fatale par excellence. À la différence d'un examen scolaire où le candidat est censé être interrogé sur des sujets connus où l'environnement n'offre que peu d'imprévus, le candidat au permis de conduire, lui, fait face à un environnement en partie imprévisible. De plus, au-delà de devoir se contrôler lui-même (ses émotions, ses paroles), le candidat est tenu de maîtriser également son véhicule pour ne former plus qu'un avec lui. Tout se joue dans l'immédiateté, aucune seconde supplémentaire pour réfléchir ne peut être accordée. En revanche, lors d'un examen scolaire, le candidat peut, lorsqu'il

vient de recevoir le sujet en main, respirer et se rasséréner (lors d'un oral par exemple, le candidat dispose d'un laps de temps où il peut préparer son commentaire). Le candidat au permis de conduire, lui, doit « tout donner » dès qu'il faire démarrer le véhicule et doit faire face éventuellement à des situations qu'il n'a jamais expérimenté avec le même professionnalisme qu'un conducteur d'expérience.

L'épreuve du permis de conduire peut s'assimiler à une épreuve très mentale, mais elle fait également jouer le physique. Ainsi, pour le candidat naturellement sensible au stress au point que certains signes physiques se manifestent (mains moites, mains et/ou jambes qui tremblent…), il va de soi que l'examen s'annonce plus difficile. Le fait de trembler sur la pédale (ah, les fameux calages incompréhensibles des candidats au permis…) ou de transpirer sur le volant occasionne un stress supplémentaire du fait que le candidat vient de commettre une erreur qu'il sait due au stress justement.

Car il y a calage par manque criant d'expérience, et calage dû à un stress non maîtrisé, lui-même dû à l'épreuve… Les trente-cinq minutes d'examen doivent normalement permettre à l'inspecteur de se faire une bonne idée, certes. Mais trente-cinq minutes lorsque l'on y pense, c'est très peu. Et, à la différence du brevet des collèges, **aucun examen continu n'existe**. On ne vous fera aucune fleur si vous commettez une faute éliminatoire même si votre parcours est très bon depuis des mois et que vous êtes assidu. Et à la différence du

baccalauréat, **aucune épreuve ne pourra « compenser » vos fautes, pas plus qu'un oral de rattrapage.**

Vous l'aurez compris, certains élèves s'avèrent particulièrement stressés de par leur nature, leur personnalité, et leurs facultés physiques peuvent les trahir. Certes, vous me direz : « il faut que l'élève apprenne à gérer son stress ». Mais clore le débat là-dessus… C'est sans compter dans un premier temps les **pressions extérieures qui amplifient ce stress.** Quelles sont-elles ?

## Le temps

En France, le temps moyen constaté pour passer son permis pour la première fois est de 82 jours[1], soit environ trois mois. Mais pour pouvoir le repasser en cas d'échec, le **candidat attend en moyenne cinq mois avant d'obtenir une nouvelle date**[2]. Il va de soi que ce temps pour beaucoup, est bien trop long pour une épreuve aussi « courte » (même si celle-ci paraît longue lorsque l'on y est confronté). Et dans les grandes agglomérations comme en région parisienne, cela peut prendre huit mois à un an si l'on a fait mauvaise pioche en ne s'inscrivant pas dans une auto-école dont les taux de réussite sont très bons.

---

[1] Réponse du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration publiée dans le Journal officiel du Sénat du 17 mai 2012 concernant le délai de présentation aux examens du permis de conduire.

[2] Estimation du site Internet Quelpermis.com.

Ensuite, il y a le nerf de la guerre :

**Le coût de la formation.**

Le coût moyen d'une formation pour une première présentation s'élève aux alentours de 1 200 €, ce qui n'est déjà pas rien… Mais la somme peut vite devenir indécente après le premier échec, car les délais de représentation à l'examen poussent à prendre encore et toujours plus de leçons à l'unité, en plus du prix de la représentation à l'examen. Or, en admettant que vous devez attendre cinq mois pour être représenté, faisons le calcul. Comptons que pour ne pas perdre la main, vous continuez vos leçons au rythme d'une par semaine pendant cinq mois, soit 20 séances de conduite à 40 € de l'heure[1] (51,40 € de l'heure en moyenne à Paris[2]), plus un coût de représentation à l'examen de 80 € par exemple… ce qui totalise 880 € et fait grimper la facture totale de la formation à déjà 2 080 €. Bien sûr, vous pouvez ne prendre qu'une leçon toutes les deux semaines plutôt qu'une par semaine, mais vous risquez de perdre en efficacité pour le jour J en vous en tirant pour un total de 1 680 € tout de même, ce qui reste une belle somme.

Le problème, c'est que **plus vous investissez de l'argent, plus vous êtes susceptible à juste titre…de stresser**. D'où pour certains le piège de l'échec à répétition, alias « la spirale de l'échec »…

---

[1] Moyenne nationale du coût de l'heure de conduite d'après le site Internet Quelpermis.com.

[2] Selon l'article du 25 juillet 2013 paru dans le journal Le Parisien.

Qui plus est, en plus de l'argent et du temps, le doit de passage à l'examen pratique n'est pas éternel. **Si vous échouez cinq fois, vous êtes quitte pour repasser votre épreuve…du Code de la route** qui ne sera plus valable, et repartir de zéro ! De quoi vous arracher les cheveux pour une épreuve qui coûte les yeux de la tête.

### L'emploi conditionné par le permis

Autre pression énorme, celle de la nécessité de décrocher le fameux sésame pour être embauché et gagner sa vie ! C'est quitte ou double : soit vous réussissez du premier coup, et vous avez tout gagné, soit vous échouez pendant les trente-cinq minutes où vous jouez votre carrière, et vous êtes bon pour payer une sacré somme supplémentaire…et rester demandeur d'emploi. Forcément, il y a de quoi ne pas être tout à fait zen le jour de l'examen.

### La situation géographique

Vous habitez dans une zone pavillonnaire mal desservie par les transports ? La voiture vous changerait la vie ? Il vous faut donc passer votre permis : c'est ça ou bien vous êtres tributaire de maman, de votre chéri, ou êtes condamné à marcher tous les jours une heure à pied pour travailler ou faire vos courses…

Là encore, l'enjeu est compréhensible, et le stress qui va avec aussi.

Ensuite, il y a ce que l'on appelle les petites injustices, celles qui font partie des aléas de l'examen et qui vont faire

pencher la balance encore un peu plus dans un sens ou dans l'autre et le faire un peu ressembler à une loterie. Au programme :

**La loterie du centre d'examen**

Eh oui, certains candidats seront plus chanceux que d'autres sur ce point, car certains parcours d'examen ressembleront à une promenade de santé alors que d'autres vous en feront baver des ronds de chapeau. Bien entendu, ceux qui se verront attribuer un centre d'examen dans une grande agglomération où la circulation s'apparente à une véritable jungle et où la signalisation est omniprésente maudiront ceux qui circuleront tranquillement dans une zone rurale dépeuplée… Certains devront passer par l'autoroute tandis que d'autres n'en entendront pas parler et ne dépasseront pas les 70 km/h… L'heure de votre examen peut également jouer…

Sans surprise, le taux de réussite à l'examen pratique à Paris en 2012 pour une première présentation est d'environ 44,3% contre 59,1 % pour la moyenne nationale[1]…
Totalement injuste, certes, mais votre moniteur aura réponse à tout pour balayer votre argument qui se veut pourtant innocent et sincère : « lorsque vous savez conduire, vous pouvez conduire n'importe où. » Vous aurez beau lui répondre : « oui, n'importe où je veux bien, mais pas le jour de

[1] D'après le bilan des examens du permis de conduire 2012 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières.

l'examen », rien n'y fera. Vous pourrez toujours vous consoler en écoutant la chanson de Maxime Le Forestier : *On choisit pas ses parents, on choisit pas sa famille, on choisit pas non plus les trottoirs de Manille de Paris ou d'Alger pour apprendre à conduire (oups, à marcher, pardon)…*

## La loterie de l'inspecteur du permis de conduire

En théorie, l'inspecteur du permis de conduire doit afficher une impartialité bienfaisante, une politesse discrète… Oui, mais il arrive manifestement qu'il se produise des abus. À tel point qu'il arrive que les moniteurs eux-mêmes en restent pantois, comme ce moniteur de Haute-Vienne interrogé par le quotidien Le Populaire : « Aujourd'hui, il est presque impossible de savoir si un élève va avoir son permis avant de recevoir le document officiel. D'ailleurs, le plus souvent, on ne se prononce pas car le candidat peut faire un bon parcours et finalement, ne pas avoir son examen à la clé »[1].

Ainsi, il arrive vraisemblablement que certains inspecteurs ne se forcent même pas à dire bonjour à l'élève, ou encore donnent des consignes à une cadence difficile à suivre, voire des ordres incohérents. C'est une des choses que l'élève redoute le plus lors de l'examen : être « saqué ». Il est pourtant stipulé dans le rapport sur le recrutement et la formation initiale des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière publié en octobre 2009 que les inspecteurs du permis

[1] Propos recueillis d'après le site Internet du quotidien Le populaire.fr, article du 17 avril 2012.

« sont censés gérer seuls le déroulement des épreuves théoriques et pratiques en plaçant les candidats dans un climat favorable (conditions d'accueil, de confort et de sécurité optimales) ». Bien sûr, il arrive aussi que certains candidats affabulent et interprètent à outrance certaines attitudes d'un inspecteur.

Mais, tout de même intriguées par le résultat à l'examen de certains de leurs élèves qu'elles jugent incohérents – et il est vrai que les moniteurs sont bien placés pour connaître les capacités de leurs candidats et juger du parcours le jour de l'examen puisqu'ils se trouvent dans le véhicule – plusieurs auto-écoles ont entrepris de répertorier les données afférentes à leurs centres d'examen, à savoir le taux de réussite selon les inspecteurs. Quelle ne fut pas leur surprise lorsqu'ils se sont aperçus qu'il pouvait exister de très grandes disparités entre les inspecteurs : entre 20 % et 80 % de taux de réussite en première demande en fonction de l'inspecteur[1] !

En même temps, personne ne parlemente avec l'inspecteur pour « débriefer » en toute objectivité de la prestation de l'élève puisque même le moniteur n'a pas son mot à dire sous peine d'être accusé de favoritisme pour un de ses élèves, et que l'examen n'est pas filmé. L'inspecteur décide seul d'après son évaluation et remplit théoriquement seul la feuille de résultats où il va rendre son verdict.

[1] Source du site Internet Permis Pratique, article du 29 juillet 2012.

Il existe toutefois un recours en cas de contestation du résultat de l'examen, mais qui n'a que très peu de chances d'aboutir[1].

Le permis de conduire s'obtient certes en sachant conduire (en même temps un candidat débutant ne peut pas avoir l'expérience d'un chauffeur qui conduit depuis 20 ans), mais il existe également des pressions extérieures et une part de subjectivité liée à l'épreuve qui peuvent faire échouer un candidat, et même, un bon candidat.

[1] Voir le chapitre *En cas de litige*.

## APPRENTISSAGE ET EXAMENS DU PERMIS : UN SYSTEME A REVOIR ?

### Pourquoi le permis de conduire est-il un examen si difficile à obtenir ?

**Le cœur du problème ne réside pas sur le principe dans l'échec de l'examen à la première présentation.** En effet, un certain pourcentage d'échec au premier passage d'un examen reste indispensable, tout d'abord pour **crédibiliser toute formation**, mais aussi et surtout dans le cas du permis de conduire, pour **responsabiliser certains candidats** qui minimiseraient les enjeux pour leur future vie de conducteur. Il faut rester conscient qu'un examen ne se donne pas mais se mérite, c'est un fait. Le principe même de devoir, le cas échéant, repasser l'examen du permis B ne devrait donc pas constituer un véritable souci…sauf que le système complexe mis en place depuis ces dernières années a **rendu l'accès à l'examen extrêmement difficile**, à tel point que toute obligation de le repasser sonne, pour beaucoup de candidats, comme une sanction qui confine parfois à l'insupportable.

### Quand l'administration devient malgré elle un frein à l'accès au permis de conduire

Si, avant 1972, l'épreuve du Code de la route n'était pas encore instauré et consistait simplement à répondre à quelques

questions dans le véhicule en face à face le jour de l'examen du permis, l'évolution de la signalisation et le nombre d'accidents ont démontré qu'il était nécessaire que le conducteur ait une connaissance irréprochable des règles de conduite. Ainsi fut mise en place l'épreuve sur diapositives telle que nous la connaissons aujourd'hui, premier « obstacle » avant de pouvoir obtenir le permis de conduire. La banque de questions a évolué et s'est étoffée au fil du temps, si bien que certains candidats ont commencé à remettre en cause la légitimité de certaines questions jugées au choix trop pointues, peu claires, sujettes à interprétations diverses… La délégation de la sécurité routière a dû reconnaître elle-même que certaines questions n'étaient pas ou peu adaptées puisqu'elle s'est finalement résolue à modifier 99 de ces questions et à en supprimer 57 autres dans le cadre de la réforme du 19 avril 2010.

Le taux de réussite avait d'ailleurs stagné à plus ou moins 1 % depuis quelques années. D'après le bilan des examens du permis de conduire 2011 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières, le taux de réussite national a même légèrement baissé de 2009 à 2010 puisqu'il est passé de 64,9 % en 2009 à 63,2 % en 2010. En 2011 en revanche, le taux de réussite a augmenté d'un peu plus de trois points pour passer à 66,5 %, et encore de deux points en 2012 avec 68,6 %. Les efforts voulus par la réforme auraient peut-être payé avec un peu de retard. À voir si le résultat de l'année 2011 se maintient ou restera exceptionnel. Si l'on examine par exemple le taux de réussite de Paris qui atteint 71,8 % en

2011, on se rend compte que ce chiffre n'est pas exceptionnel et avait déjà été presque atteint à un chouia près en 2009 quand la réforme de la banque de question n'avait pas été entamée… Toujours est-il que des difficultés persistent… Et que repasser l'examen du Code peut également prendre plusieurs mois selon les départements, et coûter un prix parfois aberrant simplement pour une réinscription.

Concernant l'examen pratique du permis, l'épreuve a pris un nouveau tournant avec l'arrêté du 19 mai 2003 relatif à la réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B, sur lequel est stipulé que **la durée de l'examen pratique passera progressivement de vingt à trente-cinq minutes sur tout le territoire national.** Le processus, dont la mise en place s'est achevée pendant l'année 2006, chamboule le déroulement de l'examen pratique pour les candidats, mais pas seulement, puisqu'il perturbe également toute une organisation vis-à-vis des inspecteurs du permis de conduire qui font passer l'examen. Car, dès lors que le temps de l'épreuve augmente, le nombre de candidats pouvant se présenter dans une journée pour un seul inspecteur…diminue. Pour compenser cette augmentation de 75 % de la durée de l'examen, le ministère de l'intérieur assure avoir recruté 425 inspecteurs du permis entre 2002 et 2006[1].

---

[1] Réponse du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration publiée dans le Journal officiel du Sénat du 19 janvier 2012 concernant l'allongement du délai d'attente entre deux présentations au permis de conduire.

C'était sans compter sur le concours du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer qui publie en 2006 une nouvelle méthode conçue à l'origine pour garantir un enseignement de qualité dans les auto-écoles : la méthode d'attribution des places dictée par la circulaire n°2006-03[1]. Jusque-là, les places d'examen étaient attribuées selon le nombre d'inscrits, ce qui incitait d'ailleurs les auto-écoles à inscrire le plus grand nombre possible de candidats dans leur établissement. Depuis 2006, la situation a complètement changé puisque à présent, le nombre de places est attribué **pour l'examen théorique du Code selon le nombre de reçus**, et **pour l'examen pratique selon le nombre de présentés au permis pour la première fois.** Autrement dit, lorsqu'un candidat échoue aux examens, il fait perdre une place d'examen à l'auto-école et baisser son taux de réussite : le candidat malheureux devient une charge pour l'établissement. Seulement, avec un taux de réussite moyen de 59,1 % à l'examen pratique en première présentation en 2012[2], la tâche est rude pour présenter chaque mois une majorité constante de premières présentations, sous peine de faire passer les autres élèves ayant échoué au moins une fois à la trappe… Surtout si l'on prend en considération l'augmentation des candidats qui doivent repasser l'examen à cause des retraits de permis (ceux-ci sont estimés à 15 % des

---

[1] Circulaire n°2006-03 du 13 janvier 2006.

[2] D'après le bilan des examens du permis de conduire 2012 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières.

candidats qui retentent leur chance à l'examen, et qui viennent gonfler la file d'attente).

Par ailleurs, **l'annonce différée du résultat de l'examen pratique du permis de conduire** entamée en 2001 et appliquée à tout le territoire depuis 2011, **rallonge l'attente pour les candidats** qui n'obtiennent plus le résultat oral le jour même, mais doivent attendre la réception du résultat par courrier.

En conséquence, les auto-écoles, mais surtout les candidats se retrouvent otages d'un système qui ne leur attribue pas un nombre suffisant de places par rapport à la demande chaque mois, et le délai moyen d'attente pour repasser le permis côtoie les cinq mois sur le plan national, pour atteindre jusqu'à un an dans les grands centres urbains.

Du côté des inspecteurs du permis de conduire, la pénurie demeure plus que jamais d'actualité. En 2008, ils sont à peine 1 250 pour toute la France. Selon un quotidien du Grand Sud[1], il en fallait déjà 200 à 250 de plus pour éclaircir l'horizon. Pourtant, si l'on examine les chiffres publiés sur le site de la Sécurité routière[2], seulement 55 inspecteurs ont été recrutés depuis (35 en 2009 et 20 en 2010). À l'heure actuelle, ils ne seraient que 1 292, dont seulement 222 pour la région Ile-de-France[3].

---

[1] Ladépêche.fr, article du 16 mars 2008.

[2] Présentation du permis B sur le site Internet de la Sécurité routière.

[3] Selon l'article du 25 juillet 2013 extrait du journal *Le Parisien*.

Si l'on compte en prime les inspecteurs non remplacés qui ne sont pas sur le terrain proprement dit entre les arrêts maladie et maternité, ou les grèves… Certes, le gouvernement a déjà effectué plusieurs tentatives pour endiguer le problème. En 2007, l'ancienne majorité avait songé à privatiser les inspecteurs du permis, et avait entrepris de recourir à des inspecteurs privés en 2008. Seulement, il s'est heurté à une grève des inspecteurs d'une journée…une journée qui a suffit à l'en décourager : les inspecteurs craignent viscéralement la privatisation de leur secteur et sont fortement mobilisés.

Malgré les efforts de réforme du permis de conduire entamés en 2010, avec, entre autres, la mise en place d'examens supplémentaires le samedi, de gros problème subsistent, notamment dans les grands centres urbains. À titre d'exemple, seulement quatorze inspecteurs sur vingt-deux étaient recensés dans le département des Hauts-de-Seine pendant le 1er semestre de l'année 2012[1].

En cette période critique et étant donné la forte demande des inspecteurs du permis de conduire pour faire passer l'examen pratique, on est légitimement en droit de se poser certaines questions, telles que se demander pourquoi l'administration s'obstine à inclure dans les attributions de l'inspecteur du permis l'accueil et la surveillance de l'examen théorique du Code de la route. Après tout, quelles peuvent bien être les compétences techniques requises pour accueillir des élèves en vérifiant leur nombre et leur appartenance,

[1] Selon la revue professionnelle *La Tribune des Auto-Écoles*.

réciter le déroulement de l'épreuve et récolter à la fin de la séance les télécommandes pour débiter automatiquement les tickets comprenant les résultats de l'épreuve ?

## Les auto-écoles écartelées entre une administration défaillante et des candidats exaspérés

Certes, certains établissements de conduite peu scrupuleux existent, avec des moniteurs qui bâclent délibérément leurs cours de conduite, où la direction gonfle les tarifs des représentations à l'examen… Mais ce sont justement les auto-écoles honnêtes qui pâtissent de cette injuste réputation. Car bien souvent, lorsqu'une auto-école ne peut vous présenter à l'examen aussi vite que vous le souhaiteriez, c'est qu'elle n'a elle-même que peu de places à attribuer pour le mois. Et comme nous l'avons vu, ce ne sont pas les auto-écoles qui décident de leur nombre de places à l'examen pour le mois, mais la préfecture.

Quotidiennement, les secrétaires d'auto-écoles servent de tampon entre l'immobilisme de l'administration dont l'attribution des places est déléguée aux préfectures, et les élèves qui piaffent d'impatience devant le bureau. L'ambiance devient bien souvent électrique lorsque les délais d'attente déjà pas très glorieux s'allongent à la moindre grève des inspecteurs du permis de conduire. Or, rien qu'une seule journée de grève des inspecteurs peut coûter très cher aux candidats,

**et provoquer le report de 1 000 à 2 000 examens du permis de conduire[1].**

Quant aux coûts de la formation en école de conduite, ceux-ci sont bel et bien, il est vrai, fixés librement par chaque auto-école. De manière logique, les tarifs se retrouvent plus élevés dans les centres urbains où le coût de la vie est aussi plus cher. En théorie, les auto-écoles ne dégagent pas une marge bien importante. Beaucoup invoquent des raisons légitimes pour faire payer « si cher » la formation. Une heure de conduite n'occasionnerait pas forcément une véritable marge pour l'auto-école. Entre le coût de l'essence, les locations de voiture, l'assurance, les salaires des moniteurs, les charges sur salaire, les frais de réparation, la TVA, les charges fixes (loyer, eau, chauffage, électricité, impôts divers), la marge dégagée par l'auto-école représenterait, d'après une auto-école de Reims, entre 14 % à 28 % environ après avoir payé les charges ci-dessus[2]. De plus, l'établissement de conduite est également tenu de calquer ses tarifs en fonction de l'inflation : hausse du prix de l'essence, de l'immobiliser (loyers), des coûts salariaux… Conséquence, l'auto-école doit bien trouver un moyen d'avoir une affaire rentable, et compense généralement ses charges avec ses tarifs appliqués à la formation au Code,

---

[1] Chiffres rapportés par l'article du 18 mars 2012 provenant du site Lefigaro.fr, rubrique économie.

[2] Propos rapportés par un article du 24 janvier 2012 du journal d'information L'union Champagne-Ardenne Picardie.

aux frais de dossier, et aux frais de présentation aux examens (gratuit en Préfecture). Ensuite, comme pour n'importe quel commerce, certains établissement abusent sur les tarifs, au détriment du candidat, qui trinque jusqu'au bout.

**Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la formation au permis de conduire français, comparativement aux autres pays de l'Union européenne, se situerait dans la moyenne.** Des pays comme la Belgique ou la Grande-Bretagne possèderaient une fourchette de tarifs de formation plus ou moins similaire à la France, soit entre 1 000 et 1 200 €. La palme reviendrait du plus cher au moins cher au Danemark (environ 1 900 €), aux Pays-Bas (environ 1 800 €), à l'Autriche, et à l'Allemagne, avec une moyenne de 1 600 € pour obtenir son permis[1]. Seuls des pays tels que l'Espagne (entre 500 et 1000 €), le Portugal, l'Italie (850 €) ou, mieux encore, la Pologne (300 €) s'avèreraient réellement en dessous de la moyenne française[2]. Certes, il ne s'agit là que d'indications d'obtention du permis pour une formation de base. Car **les délais d'attente et les rallonges d'argent parfois astronomiques spécifiquement français ne sont pas pris en compte dans l'estimation moyenne nationale du coût du permis.**

---

[1] Chiffres rapportés par l'article du 6 janvier 2010 du quotidien Lefigaro.fr.

[2] Informations chiffrées recueillis d'après l'article du 8 avril 2012 du site Internet d'information participatif Quoi.info.

## Un monde où inspecteurs et auto-écoles se renvoient la balle

D'un côté, les auto-écoles reprochent aux inspecteurs de ne rien faire pour faire changer les choses, et de l'autre, les inspecteurs soutiennent que les auto-écoles cultivent la spirale de l'échec en profitant des frais de représentation à l'examen payés par les candidats lorsqu'ils doivent retenter l'examen. Inévitablement, chacun prêche pour sa paroisse.

Quant à la question des quotas, il est vrai que la rumeur est entretenue depuis des années sur les parcours d'examen. Parmi les candidats, chacun y va de sa petite histoire, ou de son ouï-dire. De leur côté, les inspecteurs démentent énergiquement.
Officieusement, la rumeur circule, mais officiellement, rien ne prouve réellement la chose. Curieusement, il serait presque question de quotas en faveur des élèves. Christian Grolier, secrétaire général du syndicat SNICA FO[1], admettait il y a quelques années[2] que les inspecteurs subissaient « des pressions de la hiérarchie, ces derniers temps, pour donner plus de permis et désengorger les files d'attente ». Plus récemment, lors de la grève illimitée des inspecteurs au mois d'octobre 2011, il a contesté l'objectif du gouvernement d'atteindre les 66% de

---

[1] Syndicat national Force Ouvrière des inspecteurs, cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière.

[2] Propos recueillis dans l'article du 13 janvier 2009 du quotidien Libération.fr.

réussite du premier coup au permis, invoquant l'absence de réformes permettant de réaliser un tel taux de réussite et déplore : « En plus des aides financières comme la bourse au permis ou le permis à 1 euro, **l'Education nationale pourrait faire de la formation** »[1]. Or, est-ce le rôle de l'Éducation nationale de former les candidats ? N'existe-t-il pas un moyen de **former les candidats avec des bases et une sensibilisation plus solides dans les auto-écoles en commençant par des cours de code dignes de ce nom**, plutôt que de simples diapositives passées à la chaîne ?

## Conséquences des freins à l'accès au permis : le candidat trinque sur tous les plans

1. Conséquence des temps d'attente qui s'allongent pour passer l'examen, **certains établissements de conduite saturés ne peuvent plus proposer de leçons de conduite avec un véritable suivi**, le planning de leurs moniteurs étant surchargé. Les candidats peuvent ainsi être pénalisés avec des cours trop espacés et un entraînement moins efficace.

2. Ne s'en sortant plus, **certains établissements de conduite se donnent parfois le droit de ne plus reprendre leurs élèves qui auraient échoué trois fois à**

[1] Propos rapportés par l'article du 18 octobre 2011 du quotidien Lefigaro.fr.

**l'examen**. Du reste, plusieurs auto-écoles, étouffant sous la pression de certains élèves, en arrivent même à faire signer aux plus pressés un accord selon lequel le candidat s'engage à réussir son examen du permis du premier coup sous peine de devoir changer d'établissement de conduite[1] (et donc de payer à nouveau des frais de transfert, et des frais d'inscription à une nouvelle auto-école, à supposé qu'ils arrivent à en trouver une qui veuille bien d'eux, ce qui est bien improbable pour les raisons citées dans ce chapitre…).

3. L'Unic (Union Nationale des Indépendants de la Conduite) estime à **quatre millions le nombre de dossiers d'examens en attente**, et réclame d'ailleurs que la mission d'évaluation du stock de dossiers lancée par l'administration il y a deux ans publie ses chiffres de façon officielle.

4. Autre conséquence des difficultés d'accès à l'examen : **le nombre de conducteurs circulant sans permis de conduire en France, et donc, sans assurance**. Si aucune statistique précise n'existe concernant le nombre exact de conducteurs sans permis, la seule référence officielle provient de **l'observatoire interministériel de la sécurité routière, qui estime dans son bilan 2010 de la sécurité**

[1] Propos rapportés par dans l'article du 13 janvier 2009 du quotidien Libération.fr.

**routière qu'ils sont « un peu plus de 450 000 ».** Toujours selon ce même bilan, parmi les conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel, **74 % n'ont jamais obtenu de permis de conduire**. D'autres sources non officielles telles que l'auteur Airy Routier dans son livre *La France Sans Permis* publié en 2007, évalue quant à lui le nombre de conducteurs sans permis à 2,5 millions… Enfin, selon Alain Fouché, sénateur UMP à l'origine d'un assouplissement du permis à points, 700 000 conducteurs rouleraient sans permis[1].

Mois qui défilent et dont les candidats ne voient plus le bout, économies sans fin à dépenser sous peine de devoir tout abandonner, auto-écoles qui ne veulent plus (et/ou ne peuvent plus) assurer une formation suivie, et garder ou prendre des candidats… **Les candidats au permis de conduire n'ont plus vraiment, et c'est là tout le problème, le droit à l'erreur.**

**L'examen du permis de conduire est-il réellement efficace ?**

Finalement, on peut aussi être amené à se demander si la formation et les examens remplissent pleinement leur fonction à savoir : enseigner la conduite et surtout, responsabiliser le candidat de façon à ce que celui-ci continue d'être prudent et

[1] Selon l'interview accordée à Alain Fouché le 9 mai 2011 publiée sur le site Internet Public Sénat.

n'oublie pas les règles qu'il s'est efforcé à appliquer le jour de l'examen.

**L'examen en soi n'est pas forcément très représentatif** dans le sens où certains candidats peuvent prendre l'examen à la façon d'un bachotage pur et simple et séduire l'inspecteur à l'instant T. L'exemple le plus flagrant de ce type de comportement redouté se constate malheureusement dans des cas rapportés où des jeunes qui viennent d'obtenir leur permis de conduire sans problèmes se tuent sur la route quelques jours après une sortie bien arrosée. Ironie du sort, certains de ces jeunes voulaient « fêter »… l'obtention de leur permis de conduire. Parfois mis au courant, les inspecteurs du permis concernés qui ont évalué les victimes quelques jours auparavant ne peuvent qu'être choqués, car aucun signe ne leur permettait de déceler le potentiel à risque desdits candidats, et encore moins en trente-cinq minutes.

C'est pourquoi, **il apparaît capital de bien sensibiliser les candidats aux risques et enjeux de devenir conducteur.** En cette période où les jeux vidéo et l'image en particulier véhiculée par Internet règnent en maître et où beaucoup de jeunes ont tendance à confondre réalité et virtualité, **les moyens à employer doivent à l'évidence impliquer concrètement les jeunes, et marquer leur esprit.** Peut-être également serait-il judicieux de renforcer cette sensibilisation à la sécurité routière au plus tôt dans le cursus scolaire de chaque élève.

L'enseignement au lycée du Code de la route a déjà été objecté à l'échelle du gouvernement pour éveiller les

consciences et améliorer le taux de réussite à l'épreuve théorique, mais comment ne pas alors faire perdre un énorme manque à gagner pour les auto-écoles ?

Qui dit meilleure sensibilisation dit aussi meilleure formation. Car il apparaît évident que **certains passent à travers les mailles du filet** et choisissent le métier de moniteur d'auto-école...à défaut d'autre chose, et **réussissent à devenir moniteur en discréditant tous ceux qui exercent leur métier de façon honnête et pédagogue**. A ce titre, **le métier de moniteur devrait sans doute être valorisé par une meilleure formation, et certainement, par un meilleur salaire** : être moniteur ne doit pas être assimilé à un petit boulot à défaut d'avoir trouvé un job, mais à une passion, une vocation, comme n'importe quel métier d'enseignement. Une tentative de ce genre a pourtant été avortée en 2007 lors du premier conseil de modernisation des politiques publiques (CMPP). Celui-ci prévoyait une réforme qui incluait entre autres une amélioration de la formation des moniteurs d'auto-école.

Il serait intéressant de pouvoir détecter, lors de sa formation, si un moniteur ne présente pas de comportements à risques comme un manque de sang-froid, une tendance facile à la domination, voire de la misogynie… On pourra penser que c'est de l'exagération, mais lorsque par malheur, un futur moniteur obtient son autorisation d'enseigner cependant qu'il n'est pas à sa place, c'est-à-dire pas moniteur de conduite pour les bonnes raisons, cela peut vite virer au cauchemar pour

les élèves. Sans compter que ce genre de personnalité se bonifie rarement avec le temps…

Dans le même ordre d'idées, pourquoi également ne pas donner enfin une alternative en matière de formation pour les élèves et en matière de conditions de travail pour les moniteurs (qui souvent ne gagnent pas plus que le SMIC en auto-école), et, accessoirement aussi pour désengorger certaines auto-écoles, **en autorisant les moniteurs indépendants à enseigner à des candidats qui le souhaiteraient, à titre onéreux** ? Les apprentis conducteurs inscrits en candidat libre pourraient y trouver leur compte, tout comme les inscrits en auto-école qui pâtissent parfois de plannings saturés des moniteurs en auto-école ou qui n'ont parfois qu'un seul moniteur dans l'agence et pourraient consolider leur formation sans perdre trop de temps.

D'autre part, si l'on examine les chiffres de 2011 et 2012 de l'examen du permis B[1], on constate que **plus de femmes que d'hommes se sont présentées à l'examen** (environ 52,9 % en 2011, et 53,1 % en 2012), **mais que le taux de réussite à l'examen pour les hommes est meilleur** avec 10,9 % de plus que pour les femmes, aussi bien en 2011 qu'en 2012). Doit-on y voir là le signe que les femmes seraient naturellement plus impressionnables et plus facilement sujettes au stress que les hommes le jour de l'examen ? Il n'empêche, si

[1] D'après le bilan des examens du permis de conduire 2012 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières.

l'on se réfère à certaines statistiques comme celles évoquées par le pôle Sécurité routière de la préfecture de police de Paris le 7 mars 2012 lors d'une table ronde consacrée aux différences de comportements entre les femmes et les hommes au volant, le résultat est totalement inversé. Ainsi, les chiffres rapportent qu'en 2011, **les accidents mortels au sein de la capitale ont été commis par des hommes à 94,4 % et les accidents de blessés graves à 87,5 % toujours par des hommes**[1]. Toujours au cours de cette même table ronde, une femme monitrice intervenante a avancé que si ses élèves masculins percevaient souvent la voiture « comme un jouet » les femmes, elles, y voyaient un côté pratique et seraient « plus réceptives à l'apprentissage » se souvenant pendant plus longtemps des conseils de leur moniteur.

À l'heure actuelle, les **résultats les plus probants sont obtenus par la filière de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite** (AAC), avec un taux de réussite national d'environ 73,5 % en 2012, et un risque d'accidents moindre, bien reconnu par les assurances. Problème, les candidats sont de moins en moins nombreux chaque année à se présenter à l'examen en ayant suivi cette filière. Alors que le taux de réussite de l'AAC augmente tous les ans, le nombre de permis délivrés, lui, baisse sensiblement ces dernières années : 202 981 permis délivrés en 2009, 200 576 permis délivrés en

[1] Propos rapportés par l'article du 8 mars 2012 sur le lefigaro.fr.

2010… et une chute vertigineuse avec seulement 190 628 permis délivrés en 2011 et 181 006 permis en 2012[1].

Quant à la formation de la conduite supervisée (conçue sur le même principe que la filière AAC mais plus courte) apparue seulement en 2010, les résultats sont inférieurs à l'AAC mais tout de même supérieurs à la formation traditionnelle (environ 58,4 % vs 54,9 %). Mais peu de jeunes semblent connaître l'existence de cette formation pour le moment.

Pour ce qui est de la filière en candidat libre, celle-ci n'est guère répandue compte tenu du fait que l'attribution des dates d'examens donne la priorité aux candidats d'auto-écoles…

S'il est vrai qu'aucun système n'est parfait, celui qui régit le permis de conduire mérite sans détour une rénovation en profondeur, et ce, avant tout pour arrêter de pénaliser les candidats qui échouent à l'examen. Car l'échec doit au contraire être une chance de prendre conscience de ses limites pour se responsabiliser et rebondir, et non pas un motif pour vivre un calvaire économique et financier qui fait perdre tout son sens à un examen tel que celui-ci dont l'utilité peut être primordiale, voire vitale.
Système d'attribution des dates, nombre d'inspecteurs et attributions de ces derniers, révision du statut du moniteur indépendant…autant de questions qui, si elles trouvent leurs

[1] D'après le bilan des examens du permis de conduire 2012 de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières.

réponses, épargneront aux candidats des mois de galère, et de gros sacrifices financiers.
En amont, s'impose également une longue réflexion sur les moyens à mettre en œuvre pour un plus grand éveil des consciences des candidats et une formation plus adaptée, où les abus aussi bien financiers que comportementaux seraient traqués et éradiqués.

## NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

- *Bilan des examens du permis de conduire 2012* de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières, qui dépend du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration :
http://securite-routiere.gouv.fr

- Site officiel de l'Administration française *Service-Public.fr* :
http://www.service-public.fr/

- Enquête annuelle 2008 sur le parc automobile des ménages de la *SOFRES* : http://www.tns-sofres.com/ ; bilan 2010 de la sécurité routière sur le site de la Sécurité routière : http://www.securite-routiere.gouv.fr

- INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques) : http://www.insee.fr/fr/

- Article du 25 juillet 2013 paru dans le journal Le Parisien :
http://www.leparisien.fr

- Fiche pratique INC sur les auto-écoles datant du 15 décembre 2011 disponible sur le site Internet de l'Institut national de la consommation :
http://www.conso.net

- Site Internet *Quelpermis.com*, comparateur d'auto-écoles : http://www.quelpermis.com/

- Article du Code de la route : http://www.legifrance.gouv.fr

- Site Internet *Permis de conduire accéléré* : http://www.permis-conduire-accelere.com/

- Arrêté du 16 juillet 2013 relatif à l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur de la catégorie B du permis de conduire à titre non onéreux : http://www.legifrance.gouv.fr

- Site Internet de la sécurité routière en France et de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR):
http://www.securite-routiere.gouv.fr

- Article du 6 août 2012 *Les autorités font la chasse aux auto-écoles « low-cost »,* extrait du site Internet RTL Auto : http://auto.rtl.fr/

- Site Internet de l'association des enseignants de la conduite et de la sécurité routière indépendants :
http://www.moniteurautoecole.fr/

- Article L134-1 du code de la consommation :
http://www.legifrance.gouv.fr

- Arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière : http://www.legifrance.gouv.fr/

- Institut national de la consommation *60 millions de consommateurs* : http://www.60millions-mag.com

- Arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire : http://www.legifrance.gouv.fr

- *Article 5 du décret n°2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles :* http://www.legifrance.gouv.fr

- Site Internet du *ministère de l'économie et des finances* : http://www.economie.gouv.fr/

- Liste des 17 associations de consommateurs sur le portail de la consommation édité par l'Institut national de la consommation : http://www.conso.net/

- Base de questions du *Journal officiel* du Sénat du 17 mai 2012 et du 19 janvier 2012 : http://www.senat.fr/

- Article du 17 avril 2012 provenant du webzine *Lepopulaire.fr* :
http://www.lepopulaire.fr/accueil.html

- Site Internet *Permis Pratique* :
http://www.permispratique.com

- Circulaire n°2006-03 du 13 janvier 2006 relative à la nouvelle méthode nationale d'attribution des places d'examen du permis de conduire, non parue au Journal officiel, et consultable sur le site Internet du Bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie :
http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/

- Article du 16 mars 2008 *Permis de conduire : la cacophonie,* extrait du site Internet *Ladépêche.fr :*
http://www.ladepeche.fr/

- *La Tribune des Auto-Écoles,* revue professionnelle du secteur de l'enseignement de la conduite :
http://www.tribune-auto-ecoles.fr/

- Article du 18 mars 2012 *Permis auto : grève des inspecteurs lundi*, provenant du site *Lefigaro.fr* : http://www.lefigaro.fr/

- Article du 24 janvier 2012 *Les charges sont vraiment énormes*, provenant du journal d'information *L'union Champagne-Ardenne Picardie* :

http://www.lunion.presse.fr

- Article du 6 janvier 2010 *Vers un permis plus simple et plus rapide*, extrait du quotidien *Lefigaro.fr* : http://www.lefigaro.fr/

- Article du 8 avril 2012 *Combien coûte vraiment le permis de conduire ?*, provenant du site Internet d'information participatif *Quoi.info* : http://quoi.info/

- Article du 13 janvier 2009 *Permis de conduire : la galère avant la voiture*, provenant du quotidien *Libération.fr* : http://www.liberation.fr/

- Article du 18 octobre 2011 *Permis : les syndicats contre un quota de réussite imposé*, extrait du site *Lefigaro.fr* : http://www.lefigaro.fr/

- Interview accordée à Alain Fouché le 9 mai 2011 *Hausse des accidents : « On veut faire porter le chapeau à l'assouplissement du permis à points »*, extrait de la chaîne publique du Sénat *Public Sénat :* http://www.publicsenat.fr/

- Article du 8 mars 2012 *A Paris, les femmes sont moins dangereuses au volant*, provenant du site Internet *Lefigaro.fr* : : http://www.lefigaro.fr/