

Vers un permis plus simple et plus rapide

Les nouvelles épreuves seront généralisées d'ici au printemps prochain.

ANGÉLIQUE NÉGRONI

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Les changements ne sont pas encore visibles, mais la réforme est en marche. Un an après l'annonce par François Fillon de quinze nouvelles mesures pour obtenir un permis de conduire, « moins long, moins cher et plus sûr », Dominique Bussereau fait aujourd'hui le point. Selon nos informations, le secrétaire d'État aux Transports devrait présenter les modifications portant sur le code de la route.

Pour répondre aux critiques selon lesquelles nombre de diapositives utilisées au cours de l'épreuve théorique étaient trop compliquées, un toilettage a été réalisé. Cinquante-sept questions ont été purement et simplement supprimées et quatre-vingt-dix-neuf reformulées. Par ailleurs, cent cinquante-neuf autres ont fait leur apparition et portent sur des thèmes nouveaux tels que l'éco-conduite.

Réduire l'attente

Les épreuves de conduite ont elles aussi été remaniées. Selon une nouvelle grille d'évaluation que *Le Figaro* avait révélée



La nouvelle approche de l'examen donnera lieu à une formation progressive des 1 250 inspecteurs. M. GOLINI/PHOTOPOR/LE REPUBLICAIN LORRAIN

Un prix modéré

MÊME si le gouvernement multiplie les aides en faveur des jeunes pour réduire le coût du permis de conduire, ce dernier n'est pas exorbitant.

Si on compare son prix moyen, de l'ordre de 1200 euros, à ceux des pays voisins, il se situe dans la moyenne basse. À titre d'exemple, pour obtenir leur permis, l'Anglais et l'Allemand déboursent 1500 euros, l'Autrichien, 1550 euros. Les pays qui affichent des tarifs se situant dans la fourchette haute sont les Pays-Bas et le Danemark. Leurs habitants doivent s'acquitter respectivement d'une somme de 1800 et 1900 euros. À l'inverse, l'Espagnol verse une somme assez faible de 900 euros.

En France, le coût moyen augmente lorsque le candidat, échouant une première fois, doit à nouveau passer les épreuves. Si les délais d'attente sont longs, il doit alors payer des cours pour ne pas perdre la main. Des délais que le gouvernement tente donc de réduire.

A. N.

... Suite de l'article ↯

en septembre dernier, le candidat devra obtenir 20 points pour réussir l'examen. À chaque nouvelle époque, son style... le candidat devra se plier à une nouvelle façon de conduire guidée par les préoccupations du moment.

Ainsi, selon l'article 16 d'un projet d'arrêté, qui devrait prochainement être publié, il est prévu que le candidat devra « adapter sa conduite dans un souci

VERS UNE BAISSÉ DES TUÉS EN 2009 ?

Le nombre de tués en 2009 pourrait être moins important qu'en 2008 où l'on avait comptabilisé 4 275 morts.

En effet, d'après le ministère de l'Intérieur, 4 100 personnes sont décédées en zone police et gendarmerie l'an passé. Un nombre qui devrait toutefois augmenter dans les jours à venir, car les personnes mourant dans les 30 jours ne sont pas encore prises en compte. Ces chiffres sont obtenus grâce à une baisse des personnes tuées en décembre. « Une chute de 14 % en zone gendarmerie », indique-t-on. Mais ces chiffres sont à prendre avec prudence : rappelés qu'en décembre 2008, la route avait fait près de 370 tués.

Pour la 8^e année consécutive, on obtiendrait donc une baisse de la mortalité routière. Un résultat qui, s'il se confirme, est quasi inespéré. En novembre dernier, et selon les dernières tendances, les associations estimaient que le nombre de tués devait se situer entre 4 350 et 4 400.

d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre ». Il devra aussi « faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, et notamment les plus vulnérables ». Cette manière d'être au volant sera déterminante. L'examinateur devra désormais apprécier le comportement général du conducteur, même si les fautes éliminatoires seront maintenues.

Cette nouvelle approche de l'examen donnera lieu à une formation progressive des 1 250 inspecteurs qui démarrera en

février et s'achèvera fin avril. Ensuite, l'application des nouvelles épreuves pratiques sera généralisée sur toute la France.

L'autre point important de la réforme concerne les délais d'attente pour passer les examens. De l'ordre de cinq mois dans certains départements, ils auraient en grande partie diminué. Or, on sait que réduire l'attente, c'est aussi baisser les coûts du permis, le candidat n'ayant plus besoin de payer des cours de conduite

afin de ne pas perdre la main avant l'examen. Diverses mesures ont été prises et touchent notamment les inspecteurs. Trente nouveaux fonctionnaires sont arrivés en renfort en 2009 et vingt autres seront nommés cette année. Sur la base du volontariat, tous peuvent désormais travailler le samedi. Un effort qui n'a pourtant pas permis de créer les 120 000 places d'examens supplémentaires prévues en 2009. A peine la moitié de l'objectif a été atteint.

Par ailleurs, par le biais d'une circulaire adressée aux préfets et en date du 2 octobre dernier, les écoles de conduite ont la faculté de présenter leurs candidats « sur un centre d'examens autre que celui situé dans leur département d'implantation ». Une possibilité qui permet ainsi d'éviter les centres encombrés. Dominique Bussereau devrait aussi faire le point sur les diverses aides financières consenties par l'État en faveur des candidats au permis. ■

Les inspecteurs craignent la colère de candidats mécontents

ANGÉLIQUE NÉGRONI

« On dispose d'une nouvelle grille d'évaluation pour les examens pratiques, mais le fond risque de ne guère varier »

BIEN QUE jugée nécessaire, la réforme du permis de conduire inspire scepticisme et crainte aux professionnels. L'épreuve pratique notamment inquiète les inspecteurs qui voient d'un mauvais œil l'apparition de notes. Ces derniers redoutent le télescopage d'une copie bien notée et l'arrivée d'un accident meurtrier quelques jours plus tard.

« Si la note qui peut aller jusqu'à 31 points est publiée dans la presse, ce sera du plus mauvais effet », indique Christophe Nauwelaers, responsable de l'Unsa-éducation routière, en rappelant que dans la longue histoire du permis de conduire, ce bilan chiffré avait existé et avait été abandonné. Il y a plusieurs dizaines d'années, en effet, le conducteur commençait l'épreuve, crédité d'un stock de

200 points. Si à la fin de l'examen, ces derniers passaient sous la barre des 120, le candidat était recalé.

À l'inverse, Christophe Nauwelaers se félicite que le principe des résultats différés soit préservé. Comme aujourd'hui, ces derniers seront envoyés par la Poste pour éviter les agressions d'examineurs par des candidats mécontents. Or ce principe, selon le responsable syndical, a failli être remis en cause par le biais d'une épreuve dite de l'« analyse des situations ». Celle-ci prévoyait d'engager une discussion avec le candidat sur ses erreurs.

« Le permis ne sera pas plus facile à obtenir »

Un exercice pédagogique mais qui permet aussi au conducteur de comprendre qu'il a raté l'examen. Le texte a donc été changé.

Cette analyse est désormais laissée à l'appréciation de l'examinateur qui pourra donc passer outre, afin de ne pas aggraver une situation déjà tendue... Pour d'autres inspecteurs, cette réforme risque d'entraîner bien des déceptions.

C'est ce que redoute Christian Grolier, responsable du Snica-FO. « Les Français sont persuadés qu'au lendemain de la réforme, ils obtiendront plus facilement le permis et qu'il sera moins cher », dit-il. Or pour lui, seule la forme risque de changer. « On dispose d'une nouvelle grille d'évaluation pour les examens pratiques, mais le fond risque de ne guère varier », dit-il en rappelant que les fautes éliminatoires qui devaient être retirées des nouvelles épreuves sont finalement maintenues. « Le permis ne sera donc pas plus facile à obtenir », estime-t-il en s'in-

terrogeant sur la volonté affichée du gouvernement de faire passer le taux de réussite de 52 % aujourd'hui à 65 %. « On verra quelles seront les consignes données aux inspecteurs lorsqu'ils vont être formés aux nouvelles épreuves », dit-il en annonçant par ailleurs un appel à la grève le 12 janvier prochain.

Parmi les griefs, le nouveau logiciel « Euclide-Aurige » installé progressivement dans le cadre de cette réforme et qui fonctionne bien mal. « On doit passer par ce logiciel pour saisir les résultats des candidats. Or pour rentrer quatre petites données, on met désormais une heure ! Les inspecteurs sont déjà débordés », s'insurge Christian Grolier, en regrettant presque l'ancien système : « On travaillait avec le Minitel, un vieil outil, mais au moins ça marchait ! ». ■