

DELAIS D'ATTENTE A L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE : QUELLE REALITE ?

Les chiffres avancés :

- ✓ **98 jours d'attente** en moyenne en 2014.
- ✓ **2 à 4 millions de candidats en attente** de repasser leur examen.
- ✓ **Objectif-cible : 45 jours.**

Les constats du terrain :

- ✚ Six mois seulement après le lancement des premières mesures de la réforme du permis de conduire¹, le **nombre de places d'examen proposé par l'Administration excède les besoins des auto-écoles**, ces dernières n'ayant pas suffisamment de clients pour toutes les pourvoir.
- ✚ Concrètement, cela signifie que tous les mois, des milliers de places d'examen sont perdues. C'est la démonstration que **les établissements d'enseignement de la conduite n'ont pas un « stock » de candidats prêt à passer l'examen**. Il ne s'agit pas d'une vision partisane. Ce sont des faits, dont l'Administration centrale est informée, par le biais de préfets et de directeurs départementaux qui observent cette situation et transmettent, tous les quinze jours, les statistiques de leurs départements à la DSCR².
- ✚ En décembre 2013 (donc avant le début de la réforme du permis de conduire), la DSCR estimait que le « stock » de candidats en attente s'élevait à 215000 candidats, au maximum. Un document officiel mentionne ce chiffre et l'explique.
- ✚ La totalité de la tranche d'âge des 18/22 ans, représente 4 millions jeunes. Il est impossible que ce même nombre de candidats soit en attente d'une place d'examen.

Pourquoi un objectif-cible de 45 jours ?

Selon la DSCR, le délai moyen en Europe serait de 45 jours. La comparaison avec la France n'est cependant pas possible car un très grand nombre de pays ne calcule pas ce délai, ou le calcule d'après une autre méthode (pour mémoire, la France a choisi cet indicateur en 2012, sur des bases qui lui sont propres).

Pourquoi cet objectif ne peut-il pas être atteint ?

Le délai moyen en France au mois de janvier 2015, donc après le déploiement d'une fraction seulement de la réforme, est de 88 jours. Nous constatons sur cette même période, que les journées de travail des Inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) sont incomplètes. Cela signifie que lorsque la production en places d'examen est augmentée, dans des proportions qui permettent de réduire le délai de 10 jours (98 en 2014 vs. 88 en janvier 2015), elle devient déjà supérieure aux besoins des auto-écoles. Leur capacité à former, et même le nombre de leurs clients, ne permet donc pas d'utiliser le nombre de places disponibles lorsque les délais baissent de 10 jours. Comment imaginer que cela serait possible en les divisant par deux ?

Pourquoi un tel décalage entre la réalité et les statistiques ?

Le problème vient de la méthode de calcul choisie. En effet :

Sont exclus du calcul :

- Les candidats qui repassent leur examen dans un délai inférieur à 14 jours. Ces derniers sont pourtant très nombreux et feraient baisser la moyenne.

Sont inclus dans le calcul :

- Les candidats qui choisissent la formule dite de la « *conduite supervisée* ». Cette dernière impose un délai réglementaire minimal de 3 mois avant de repasser l'examen. Elle permet au candidat de conduire (gratuitement) avec l'accompagnateur de son choix, pour acquérir de l'expérience. A partir du moment où l'intéressé choisit de conduire 3 mois (ou plus), avant de repasser l'examen, il ne devrait pas être pris en compte dans le calcul des délais d'attente (censés mesurer l'efficacité du service public du permis de conduire).
- Les candidats qui, pour des raisons personnelles, ont laissé passer 12 mois avant de se représenter à l'examen. Certains d'entre eux sont contraints, ou choisissent d'interrompre la formation pour des raisons strictement personnelles (motivation, situation financière, disponibilité...) et non du fait de l'Administration. Les répercussions sur les statistiques relatives aux délais d'attente sont mathématiquement incontestables.

D'autres facteurs, qui accentuent la distorsion entre le résultat issu du calcul actuel et la réalité du terrain **existent**. Nous les avons écartés dans un souci de concision et pour éviter des considérations trop techniques. Nous nous limiterons donc à **ceux présentés ci-dessus. Ils suffisent à révéler le caractère inadapté de l'indicateur d'impact « délais », pour mesurer l'efficacité du service public du permis de conduire.**

Aucune réforme de qualité ne peut s'appuyer sur un constat erroné. En conséquence, **un nouvel outil, constitué de données croisées, doit être recherché.**

C'est la condition pour **réformer en donnant satisfaction à l'ensemble des parties concernées**, à savoir : les usagers (candidats et auto-écoles), mais aussi l'Administration (service en charge des examens et leurs agents).

Le second volet de la réforme 2014 (privatisation des épreuves du code de la route et du Poids-lourd), qui aurait pour conséquence de rendre ces examens payants pour les usagers, **s'avère donc inutile**. Le service public du permis de conduire est **déjà en capacité de faire face à la demande** en places d'examen.

¹ Ajout d'un 13^{ème} examen par jour et par inspecteur + épreuve du code de la route (ETG) partiellement confiée à d'autres personnels.

² DSCR : Direction de la sécurité et la circulation routières

Contact : snica.fo@gmail.com

Secrétariat général du SNICA-FO : 06.19.56.93.28 / 06.64.44.29.85 / 06.74.85.62.43

Paris, le 20 avril 2015