



— NOTE

Le permis de conduire pour tous !

Abolir le monopole des auto-écoles

Par Delphine Granier.

« Monopole »

Le permis de conduire reflète tous les maux dont souffre notre pays. Prenez d'abord un **monopole**. C'est, comme souvent, la clé du problème. Un **décret de 1958** a donné aux auto-écoles homologuées un **droit exclusif à enseigner la conduite**.

À ce monopole, ajoutez une bonne dose d'obsession de l'examen. Alors qu'obtenir le code de la route est une formalité en Angleterre par exemple, il représente en France un **test d'intelligence discriminant**.

Ajoutez-y une pincée **d'autisme administratif**. Pourquoi faut-il que ce soit la préfecture qui attribue des « quotas » de places d'examen à chaque auto-école, selon des modalités de calcul dont chacun pourra juger de la pertinence ?

Comme toujours, **l'excès de règles finit par détruire les règles**. Nombreux sont les candidats à passer leur permis à l'étranger. Sans compter le **million de conducteurs qui rouleraient aujourd'hui sans permis...**

La **réforme du permis**, pour le rendre plus simple, plus rapide et moins cher, tient en une ligne : **abolition du monopole des auto-écoles et inscriptions en ligne**.

Gaspard Koenig

Président
Génération Libre

SOMMAIRE

Se repérer dans le rapport.

01**Nos travaux**

p. 4

02**Introduction**

p. 6

03**Partie 1**

p. 8

04**Partie 2**

p. 10

05**Partie 3**

p. 12

06**Partie 4**

p. 14

07**L'auteur**

p. 16

08**Think tank**

p. 18

L'ESSENTIEL

Nos travaux en coup d'oeil.

Constat & analyse.

Le permis de conduire présente aujourd'hui deux problèmes principaux que sont les **délais d'attente** et les **coûts excessifs**. De plus, considérant l'essor du numérique, les conditions requises afin d'obtenir l'agrément permettant de faire passer l'examen du permis de conduire, manquent de pertinence. Enfin, ces obligations matérielles entraînent une **augmentation** importante et superflue des **coûts fixes** au détriment des candidats.

C'est pourquoi, GenerationLibre a souhaité étudier une possible **libéralisation du permis de conduire**. Nous constatons que l'agrément ne fait que porter **préjudice à la libre concurrence et la liberté** de choix du consommateur.

Propositions.

1. **Abolir l'article L213-1 du Code de la route** définissant l'agrément à l'origine du monopole des auto-écoles.

2. **Ouvrir l'inscription aux examens du permis sur un site public**, à l'image de ce qui se pratique au Royaume-Uni. L'apprentissage à domicile, en ligne, offrira une formation plus flexible à tous les candidats.

3. **Permettre à tout moniteur assermenté de délivrer l'intégralité de la formation**, en dehors du cadre de l'auto-école.

CHIFFRES CLÉS

Les 3 chiffres à retenir.

1,5

C'est le **nombre en million de personnes qui passent le permis de conduire** chaque année.

C'est le **nombre en millions de personnes qui attendent chaque année une place d'examen au permis de conduire.**

4,5

95

Obtenir une place d'examen requiert **95 jours d'attente en moyenne.**

Le permis de conduire pour tous !

Environ 1,5 million de personnes passent le permis de conduire chaque année, tandis que 4 millions attendent toujours une place d'examen¹, et que le nombre de conducteurs sans permis est, selon les évaluations, compris entre 800 000 et 2,5 millions². Le problème du permis de conduire est bien, au-delà de l'anecdote, une véritable question de société, qui handicape de nombreux jeunes (et moins jeunes) dans leur recherche d'emploi, faute de pouvoir indiquer « permis B » sur leur CV. C'est d'ailleurs ce qu'avait déclaré Emmanuel Macron, lorsqu'il était Ministre de l'Economie, à propos des employées de l'abattoir Gad : « Allez travailler à 50 ou 60 km ! Ces gens-là n'ont pas de permis de conduire, on va leur dire quoi ? Il faut payer 1 500 euros et attendre un an ? »³.

Le système actuel repose sur le monopole des auto-écoles qui rend la clientèle captive. La seule vraie réforme serait de permettre à tout moniteur assermenté de délivrer de lui-même l'intégralité de la formation, hors du cadre de l'auto-école. Par le libre jeu de la concurrence et l'élimination des intermédiaires, le service s'améliorerait tandis que les prix baisseraient mécaniquement.

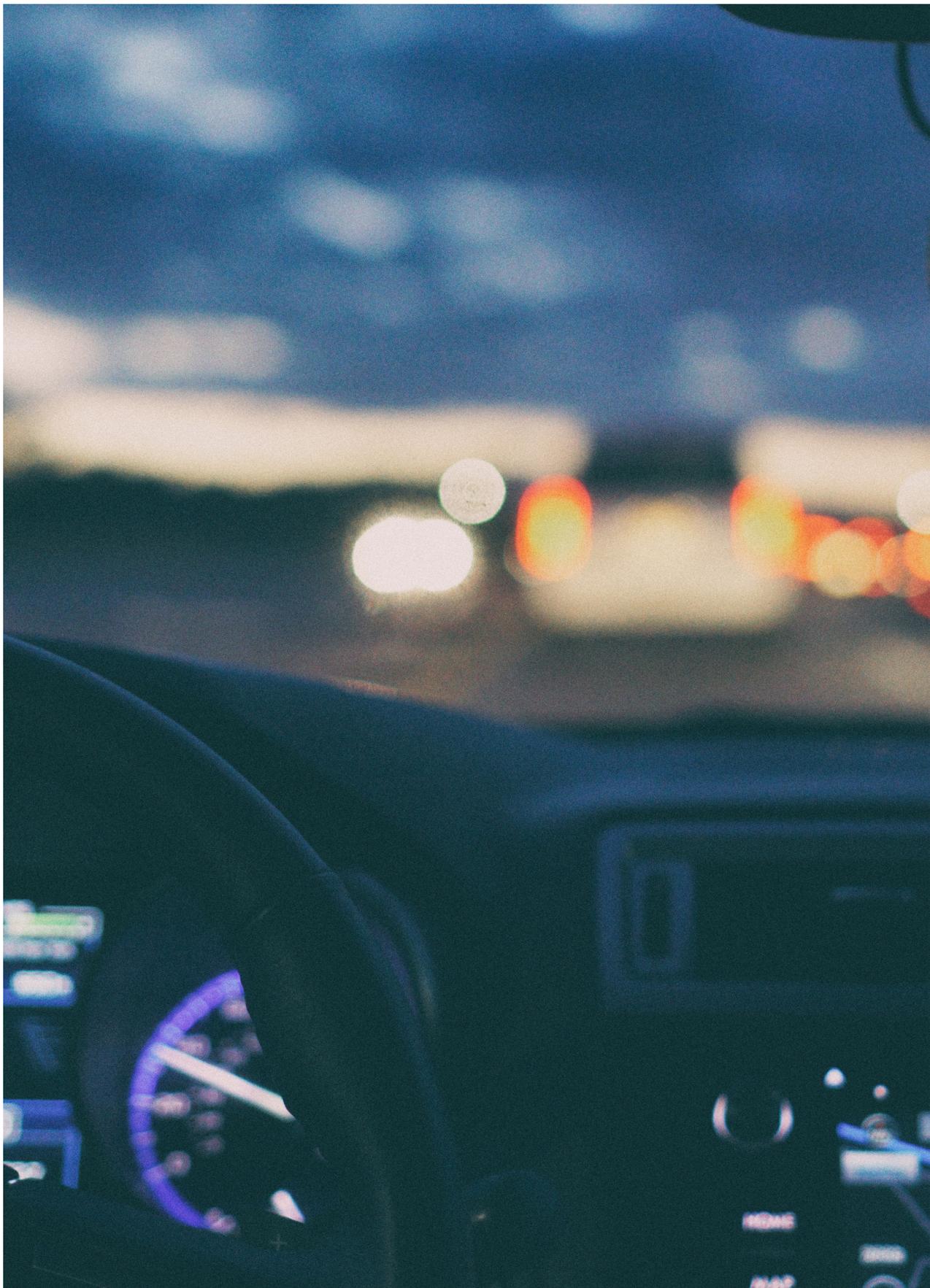
Le New York Times a publié un article de Une sur l'absurdité du système français d'apprentissage de la conduite, reflet d'une société emmurée par ses réglementations⁴. Il est temps de s'attaquer à nos archaïsmes.

[1] Etude menée par l'UNIC.

[2] Cf Airy Routier, La France sans permis, Albin Michel, 2007

[3] Europe 1, 19/09/2014

[4] « A driving school in France hits a wall of regulations », 23/08/2014



PARTIE 1

Une situation anormalement complexe et bloquée

- **Un coût exorbitant : passer son permis revient en moyenne à 1 600 euros⁵ (avec un écart net entre Paris et certaines villes de province).** Pour la majorité, le passage du permis s'avère in fine plus coûteux que prévu en raison des heures supplémentaires liées au délai d'obtention de date d'examen. L'heure de conduite coûte entre 35 et 60 euros environ en France⁶ quand elle revient en moyenne à 24 livres au Royaume-Uni, soit 30 euros.
- **Des délais anormaux : obtenir une place d'examen requiert 95 jours d'attente en moyenne.** Plus de la moitié des candidats recalés doivent attendre 3 mois ou plus afin de repasser l'examen⁷. L'attente moyenne entre la 1^{ère} et la 2nde présentation à l'examen pratique est de 108 jours dans le Rhône, 120 jours en Seine-Saint-Denis et 124 jours dans les Hauts-de-Seine⁸. Bien que les candidats disposent de la possibilité de passer le permis en candidat libre, les délais sont nettement plus longs.
- **Une formation imparfaite : le taux d'échec à l'examen du permis, de 41%⁹, est supérieur à la moyenne européenne.**
- **Un système bureaucratique : les places d'examen sont attribuées aux auto-écoles par la préfecture selon une méthode de « quotas » absconse.** La méthode de calcul en vigueur depuis 2006 entend répondre à un triple objectif : favoriser les auto-écoles avec un taux de réussite élevé au code, favoriser celles qui présentent en priorité les élèves qui passent l'examen pour la première fois, et équilibrer les places en fonction du nombre d'inspecteurs disponibles.

Le calcul des places dépend alors de deux facteurs : le nombre de places de référence de l'auto école, c'est-à-dire le nombre moyen mensuel d'élèves qui passent l'examen pour la première fois, adapté en fonction d'un coefficient déterminé chaque mois par la préfecture. Une méthode complexe portant préjudice aux candidats ayant déjà échoué à l'examen.

^[5] Dossier de presse sur la réforme du permis de conduire 2014, Ministère de l'Intérieur

^[6] Enquête « Tarifs et pratiques des auto-écoles », association Consommation, logement et cadre de vie (CLCV), août 2013.

^[7] Ibid.

^[8] Rapport de l'IGF, « Professions réglementées : une réforme dans la transparence », mars 2013.

^[9] Enquête réalisée par le site VroomVroom.fr et récompensée au concours Dataconnexions organisé par Etalab.

PARTIE 2

L'échec des tentatives de réformes

Les tentatives de réforme du permis de conduire sont nombreuses, preuve que le problème est largement reconnu.

Plusieurs dispositifs ont tenté de s'attaquer au coût du permis de conduire : en 2005, apparaît le permis à 1€ par jour (le coût total de la formation ne change pas mais des établissements prêteurs avancent les frais et l'État paie les intérêts) ; en 2007, la « bourse au permis » (les jeunes ne disposant pas de ressources suffisantes bénéficient de financements des municipalités en réalisant en échange des activités d'intérêt collectif) ; en 2011, Jeannette Bougrab propose d'inciter les établissements pré- universitaires et universitaires à conclure des partenariats avec les auto-écoles et la sécurité routière pour réaliser des économies d'échelle...

Méfiant à l'égard des opérations escargots dont les auto-écoles sont familières, les pouvoirs publics font le dos rond et n'osent pas réformer.

Aucune de ces mesures n'a pourtant été décisive. Le rapport récent de Florence Gilbert, remis par la Commission du permis de conduire à Bernard Cazeneuve en avril 2014, s'attaque de nouveau au problème et préconise d'augmenter le nombre d'inspecteurs et d'introduire plus de flexibilité dans la formation pratique. Il n'apporte néanmoins aucune nouveauté pour répondre aux deux problèmes principaux que sont les délais d'attente et les coûts excessifs.

Méfiant à l'égard des « opérations escargots » dont les auto-écoles sont familières, **les pouvoirs publics font le dos rond et n'osent pas aborder le seul vrai sujet : la libéralisation.**

PARTIE 3

L'agrément, principale barrière à l'ouverture à la concurrence

L'ouverture d'une auto-école est soumise à l'obtention d'un agrément : « *L'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur ne peut être organisé que dans le cadre d'un établissement dont l'exploitation est subordonnée à un agrément délivré par l'autorité administrative, après avis d'une commission* » (article L213-1 du Code de la route).

Considérant l'essor du numérique et d'internet dans le mode de fonctionnement de notre société actuelle, les conditions requises afin d'obtenir l'agrément manquent de pertinence. L'arrêté préfectoral du 8 janvier 2001 impose, entre autres, aux auto-écoles : de « disposer de moyens matériels nécessaires à la formation » afin que les élèves s'entraînent au code ; de « disposer d'une superficie totale minimale (accueil et enseignement) fixée à 25 mètres carré » et de « comprendre au minimum une salle affectée à l'inscription des élèves et une autre à l'enseignement » afin de « procéder aux inscriptions individuelles des élèves uniquement dans ce local, à l'exclusion de tout autre lieu »¹⁰. Ces obligations matérielles posées par l'agrément engendrent naturellement une augmentation, superflue, des coûts fixes au détriment des candidats.

L'agrément porte préjudice à la libre concurrence et la liberté de choix du consommateur. Les conditions qu'il requiert restreignent drastiquement la possibilité de voir des auto-écoles concurrentes, basées sur un modèle en ligne, émerger. En témoigne le parcours de la start-up Ornikar, première auto-école en ligne, dont le combat pour obtenir l'agrément dure toujours (et qui, avant même d'être opérationnelle, a dû affronter de nombreux procès intentés par les syndicats d'auto-école).

Ornikar a en effet inventé un nouveau modèle visant à rendre plus accessible la formation du permis de conduire en proposant : des moniteurs agréés disponibles partout en France pour un apprentissage mobile, un entraînement au code de la route en ligne, et des tarifs réduits. Première auto-école dématérialisée, Ornikar permet à chacun de passer son permis simplement, sans changer d'auto-école en cas de déménagement, de composer sa formation sur mesure, et de suivre une formation à des tarifs raisonnables¹¹. Plutôt que d'avoir sa propre flotte, avec locaux et voitures à son nom, elle met en relation moniteurs et clients. Inacceptable pour les corporations d'auto-écoles traditionnelles, protégées par l'Etat...

^[10] 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.

^[11] Un arrêté du 19 Juin 1987 interdit à Ornikar d'afficher les tarifs qu'ils pratiquent pour l'enseignement de la conduite tant qu'ils n'auront pas reçu l'agrément.

PARTIE 4

Notre proposition de réforme : l'abolition du monopole des auto-écoles

Afin de répondre aux exigences du consommateur en termes de service, et de permettre l'émergence d'entrepreneurs innovants et concurrentiels, nous préconisons :

- **L'abolition de l'article L213-1 du Code de la route portant définition de l'agrément à l'origine du monopole des auto-écoles. Une telle réforme favoriserait l'apparition de nouvelles auto-écoles en ligne permettant une baisse des coûts et une nette amélioration des délais. Elle permettrait surtout l'émergence de moniteurs indépendants.** Tout moniteur détenteur du BEPECASER (Brevet pour l'Exercice de la profession d'enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière), et équipé d'un véhicule à double pédales dûment assuré, pourrait prendre en charge l'ensemble de la formation, construisant ainsi une relation personnelle avec ses clients, et adaptant ses tarifs à cette pratique plus légère et plus concurrentielle. Dans **son rapport sur les professions réglementées, l'Inspection des Finances propose** bien de revoir le cadre juridique pour les moniteurs indépendants mais laisse inchangée « l'exigence d'offre intégrée, via les écoles de conduite, de l'apprentissage du code et du perfectionnement pratique à la conduite. **Or, pour que les moniteurs indépendants puissent véritablement s'imposer face aux auto-écoles traditionnelles, il faut leur permettre de proposer une formation complète, et de ne pas priver leurs clients de places d'examen. A cette fin, il suffit d'ouvrir l'inscription aux examens (théoriques et pratiques) sur un site public, à l'image de ce qui se pratique au Royaume-Uni (www.gov.uk/book-drivingtest).** L'apprentissage à domicile, en ligne, offrira une formation plus flexible à tous les candidats. L'inscription individuelle mettra fin au système de quotas obscurs et aux difficultés de gestion rencontrées par les Préfectures (notamment dans le cas des candidats libres). Enfin, tous les candidats seront véritablement égaux devant l'attribution des places.
- S'agissant de la question (distincte) des examens de conduite, engorgés et dysfonctionnels, on pourrait **imaginer la privatisation de ce service via une délégation de service public, sans affecter les exigences de qualité et d'impartialité.**

L'AUTEUR

Delphine GRANIER



BIOGRAPHIE

Directrice adjointe de GenerationLibre

Delphine Granier est diplômée du Master Affaires Publiques de Sciences Po Paris. Ses premières expériences professionnelles l'orientent en agence vers le milieu des relations institutionnelles et du lobbying. Elle rejoint les rangs de GenerationLibre en 2014 en tant que responsable des publications et chargée des relations publiques. En 2016, elle est nommée directrice adjointe de notre think-tank. Elle est à l'origine de nombreux rapports publiés par GenerationLibre notamment « Le permis de conduire pour tous ! » ou encore « Pour un statut de l'auto-entrepreneur européen ». Elle intervient également dans la presse à travers des tribunes régulières dans la revue Challenges.

Bibliographie.

- « Pour un statut de l'auto-entrepreneur européen », *GenerationLibre*, 08/05/2014
- « Le permis de conduire pour tous ! », *GenerationLibre*, 11/02/2015
- « Rendre leur sous-sol aux Français », *GenerationLibre*, 24/05/2016
- « Transparence fiscale ou atteinte à la vie privée ? », *GenerationLibre*, 13/07/2016

GENERATION LIBRE

La raison d'être du think tank.

Tocqueville déplorait déjà, dans *L'Ancien Régime et la Révolution*, « l'effrayant spectacle » des philosophes français, coupés du reste de leurs semblables, ignorants de la vie de la Cité, aveugles au reste du monde. « Même attrait pour les théories générales, les systèmes complets de législation et l'exacte symétrie dans les lois ; même mépris des faits existants ; même confiance dans la théorie. »

A l'inverse, les politiques restent bien souvent détachés de toute réflexion philosophique, en se reposant trop exclusivement sur l'administration pour imaginer les projets de réformes.

« C'est donc à mieux marier théorie et pratique, principes philosophiques et action politique, que doivent travailler les think tanks »

Sur le fondement d'une doctrine claire, ils rassemblent les compétences d'experts pour décliner des idées parfois inhabituelles en politiques publiques précises et chiffrées. S'agissant du revenu universel par exemple, GenerationLibre s'est emparé d'un concept puissant mais très abstrait pour élaborer une proposition économiquement viable sous la forme d'un impôt négatif.

Il est heureux que les think tanks jouent un rôle croissant sur la scène publique française. Au-delà des convictions de chacun, c'est la garantie d'un débat riche et informé sur les grands sujets de notre temps.

ACTIONS

Notre combat quotidien.

Nos objectifs.

- 1. Vivre et laisser vivre**, pour permettre à chacun de définir ses propres valeurs dans une société ouverte.
- 2. Briser les rentes**, parce que la libre concurrence des échanges comme des idées est le meilleur moyen de contester l'ordre établi.
- 3. Penser le progrès**, pour que les innovations technologiques demeurent au service de l'individu.

Nos dernières publications.

- « Redéfinir le contrat de travail : de la subordination à la coopération », janvier 2017 ;
- « Liber, une proposition réaliste, tome II », janvier 2017 ;
- « Retrouver l'Europe, pour un État minimal européen », chapitre I, avril 2017 ;
- « Le sexe et l'État : de l'indisponibilité à la libre détermination », juin 2017 ;
- « Pour une révolution normative, sortir de l'enfer réglementaire », juin 2017.

— NOUS SOUTENIR

Soutenir de nouvelles idées.

GenerationLibre est un jeune think tank fondé en 2013 par le philosophe Gaspard Koenig. Il défend un libéralisme à la fois économique, politique et sociétal, plaçant l'individu et ses libertés au cœur de la politique publique. Au quotidien, le think tank élabore des propositions pour briser les rentes publiques - comme privées - transformer notre organisation sociale, la rendre plus juste et l'adapter à l'ère numérique.

Son financement repose exclusivement sur la générosité de ses membres, seule garantie de sa liberté de ton et de son indépendance. GenerationLibre refuse toute subvention publique, ne prend aucune commande et ne dispense aucune activité de conseil ou d'expertise auprès d'entreprises ou particuliers.

Nous écrire, nous rencontrer.

GenerationLibre
24, rue Saint-Lazare
75009 Paris
contact@generationlibre.eu

www.generationlibre.eu