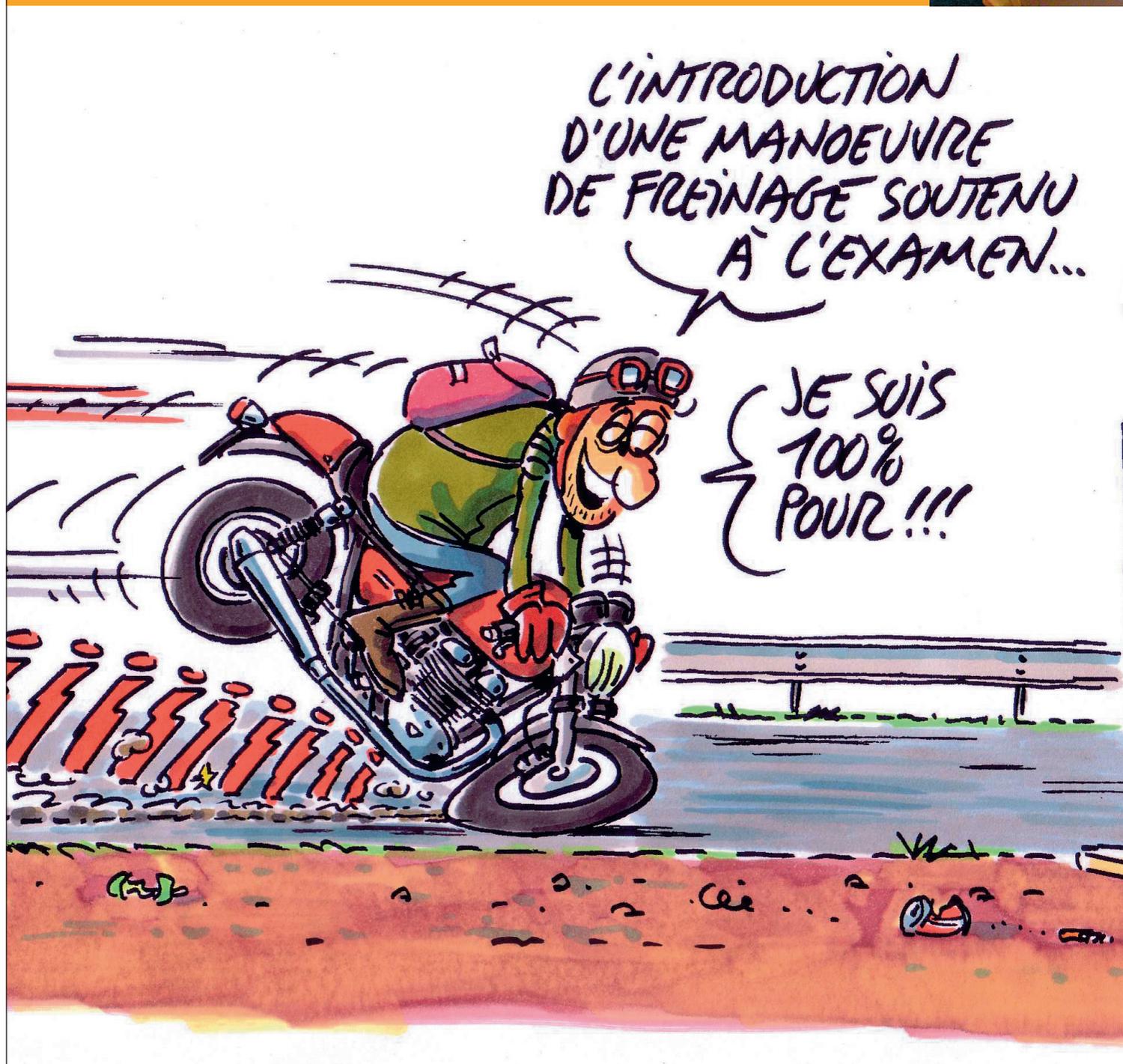


LE NOUVEAU

PERMIS

SE PROFILE





Alors que la réforme du permis auto vient d'être lancée, l'application d'une directive européenne va profondément modifier les conditions d'obtention du carton rose pour les motards d'ici à 2013. Dès 2009, certaines évaluations de l'examen pourraient changer en France.

PAR THIERRY BUTZBACH ET PIERRE ORLUC, PHOTOS TB ET ARCHIVES MJ, ILLUSTRATION LOÏC FAUJOUR



C'est comme au passage à niveau : une réforme peut en cacher une autre. En milieu de semaine dernière, le gouvernement a dévoilé sa réforme du permis voiture. Il faut dire que, trop long à obtenir – les inspecteurs ont fait grève en octobre dernier pour l'augmentation de leurs effectifs –, trop cher, le permis B est source d'inégalités en France. Surtout, ces difficultés conduiraient de plus en plus de monde à rouler sans permis... Inquiétant. Mais les orientations en cours relèvent de la quadrature du cercle, puisqu'il s'agira à la fois de réduire les délais et les coûts, tout en améliorant le niveau général et le taux de réussite (lire en page Actus de ce même numéro). C'est ambitieux, certes, mais antinomique... Rassurez-vous, les motards sont peu concernés par ces problèmes et cette réforme. En revanche, l'examen du permis moto va, lui aussi, subir de profondes modifications, en raison de l'application de la directive européenne 2006/126/CE, dont les prémices datent de 1994. Objectif : harmoniser d'ici à 2013 les conditions d'obtention du permis pour faciliter la libre circulation des personnes au sein des 27 États membres.

110 permis différents en Europe !

Aujourd'hui, chaque pays est libre d'organiser ses différentes catégories de permis et le contenu des examens correspondants. Résultat, il n'existe pas moins de... 110 modèles de permis de conduire différents en Europe ! Pour uniformiser tout ça, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont pondu un projet que les différents pays doivent mettre en musique. Avec, quand même, quelques latitudes par-ci par-là. Dans l'Hexagone, certaines modifications sont déjà entrées en vigueur. Ainsi, depuis le début de l'année, l'accès à la conduite d'une 125 pour les permis B obtenus après 2006 est conditionné au suivi d'une formation de trois heures en moto-école. Même si rien n'est encore officiel, le "meilleur" est à venir. Accrochez-vous, c'est du lourd ! Premier changement :

Suite page 42 ►

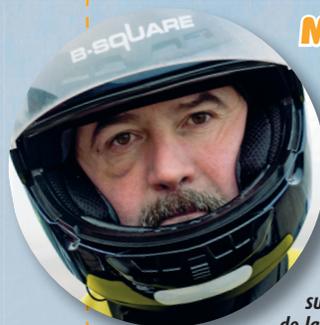
DANS LA FORME UN PERMIS UNIQUE, VALABLE DIX ANS

L'application de la directive européenne va se traduire par la mise en place d'un permis unique, avec des catégories identiques. Pour éviter les trafics, tous les permis auront une validité administrative de dix ans. Un simple passage à la Préfecture suffira pour s'en faire délivrer un nouveau. La réforme introduira aussi l'apparition d'un nouveau support en plastique, format carte bancaire. Les pays pourront choisir d'y intégrer un microprocesseur, pour améliorer la protection contre la fraude. Accessoirement, ça sera pratique pour les forces de l'ordre...



PERMIS IL SERA EUROPÉEN

BRÈVES DE PLATEAU



MICHEL, 46 ANS, ÉLECTRICIEN

« Titulaire du permis voiture depuis 1981, je me balade en 125 avec ma femme le week-end depuis quatre ans. Mais on est vite limité. Je passe mon permis moto pour acheter une plus grosse cylindrée et pouvoir partir en vacances. Après 22 heures de plateau, je me sens bien plus à l'aise au guidon. J'apprends des manœuvres que je n'avais jamais faites. Je suis beaucoup plus en confiance et plus soucieux de la sécurité. »



RÉMY, 27 ANS, CHAUFFEUR DE POIDS Lourd

« J'ai eu mon permis B en 2000 et mon permis C en 2006. Je roule en 125 depuis juillet dernier. Je suis en train de passer mon permis A et j'ai eu mon plateau après quinze heures d'apprentissage. Le plateau, c'est une technique qu'on doit te donner. Après un peu d'entraînement, on y arrive facilement. J'ai aussi fait six heures de circulation ; trop de ville et pas assez de route, ni d'autoroute. Globalement, je trouve la formation adaptée aux conditions de la route. »

STATISTIQUES DES RÉSULTATS EXCEPTIONNELS POUR LES MOTARDS

Les résultats du permis de conduire sont édifiants : les motards sont 81 % à obtenir leur carton rose du premier coup, tandis qu'ils sont moins de 55 % pour les « casseux ». Le permis A est-il trop facile ? Certains voudraient le faire croire pour continuer à trouver un bouc émissaire facile aux problèmes de sécurité routière, alors que les deux-roues

représentent environ 1,2 % du parc roulant ! Position d'autant moins justifiée que l'examen français est déjà l'un des plus difficiles d'Europe... Comme quoi, l'accidentologie des motos (certes 20 fois supérieure à celle des voitures, 14 fois si l'on tient compte du kilométrage parcouru) relève plus du comportement (y compris celui des voitures)

que de la formation. En fait, l'exceptionnelle réussite des candidats au permis A vient surtout de leur motivation et de l'investissement qu'ils y consacrent. Mais aussi d'une réalité : aujourd'hui, une écrasante majorité de ceux qui se présentent au permis moto dispose déjà du permis voiture. Donc, d'une certaine expérience de la circulation.

RÉSULTATS DU PERMIS DE CONDUIRE EN 2007

Catégorie	Nb d'examinés	NB d'examinés (1 ^{re} présentation)	Nb total reçus	% total reçus	Nb total reçus (1 ^{re} présentation)	% total reçus (1 ^{re} présentation)
A (moto)	261 098	204 520	208 289	79,77 %	166 115	81,22 %
B (voiture)	1 309 793	728 103	704 328	53,77 %	397 309	54,57 %
C (poids lourd)	80 866	60 629	61 478	76,02 %	47 198	77,85 %

LES FUTURS PERMIS

PERMIS	DESCRIPTION	ÂGE MINI
AM	Deux-roues < 50 cm ³ Vitesse maxi 45 km/h	16 ans (dérogations possibles)
A1	Motos légères n'excédant pas 125 cm ³ et 11 kW (15 ch), rapport puissance/poids inférieur à 0,1 kW/kg	16 ans
FORMATION		
A2	Motos de moins de 35 kW (47 ch) rapport puissance/poids inférieur à 0,2 kW/kg*	18 ans
FORMATION		
A	Toutes motos	20 ans quand déjà titulaire d'un permis A2 depuis au minimum 2 ans 24 ans (accès direct)

LES PERMIS ACTUELS

PERMIS	DESCRIPTION	ÂGE MINI
	N'existe pas	
AL	Motos légères n'excédant pas 125 cm ³ et 11 kW (15 ch), (genre MTL)	16 ans
FORMATION		
	N'existe pas	
A	Motos de puissance ≤ 25 kW (34 ch) et d'un rapport puissance/poids ≤ 0,16 kW/kg (genre MTT 1)	obtenu entre 18 et 21 ans
	Toutes motos (genre MTT 1 + MTT 2)	obtenu à partir de 21 ans

* Les 47 ch ne doivent « pas être délivrés d'un véhicule développant plus du double de sa puissance »



**ALEXANDRA,
24 ANS,
ÉTUDIANTE**

« J'ai raté cinq fois mon plateau et une fois la circulation. J'ai mon permis voiture depuis 2003, donc j'ai repassé le code.

La facture atteint 1 500 € et mon budget explose. Je ne suis pas mauvaise, mais je perds mes moyens à l'examen. On peut être stressé lors de l'épreuve et pas mauvais conducteur pour autant. »



PERMIS IL SERA EUROPÉEN



► la réintroduction de trois catégories (A1, A2, A3). Comme dans le passé, le permis A1, limité aux 125, sera accessible dès 16 ans. Dès 18 ans, il sera possible d'obtenir le permis A2, qui permettra de conduire une moto de 47 ch contre 34 ch actuellement. Enfin, le A3 n'ouvrira l'accès direct aux plus grosses cylindrées qu'à partir de 24 ans, et non plus 21 ans (voir tableau p 40.).

Une progressivité accrue

Il y a mieux : souhaitant renforcer la progressivité du permis de conduire, la France s'orienterait vers la mise en place d'un examen unique, renforcé par une formation complémentaire pour le passage d'une catégorie supérieure. Traduction : le titulaire du permis A1 n'aura pas besoin de passer l'examen du permis A2, il lui suffira de suivre une formation de 7 heures au minimum en moto-école. Une "passerelle" du même type existera entre le A2 et le A3. « C'est une réelle avancée, s'enthousiasme Pascal Wolf, moniteur à Nancy et responsable de l'Association pour la formation des motards (AFDM), qui dépend de la Fédération des motards en colère. Dans ce nouveau système, il y aura un vrai bénéfice pour le motard à privilégier la progressivité. Jusqu'à présent, les pouvoirs publics ne pensaient

VRAIMENT ROSE ? ENCORE TROP D' IL

Simplifier et harmoniser les permis en Europe ? Bonne idée. A l'heure de la communication globale et d'Internet, on se pince pour penser qu'il puisse encore en être autrement. Pour autant, les permis moto européens tels qu'ils seront à partir de 2013 - c'est dire si c'était pressé... - ne sont pas aussi roses qu'il y paraît, si j'ose dire. Il y a des satisfactions : entre autres, utiliser des motos de 47 ch pour la catégorie A2, une puissance bien plus en phase avec les réalités du marché que les 34 ch imposées aujourd'hui. Il y a aussi, et surtout, beaucoup de questions encore sans réponse. Par exemple, à quoi servira réellement la formation de sept heures entre les catégories A2 et A ? Ces

qu'à durcir l'accès aux grosses cylindrées avec le passage d'un examen à chaque catégorie, au détriment de l'apprentissage graduel. »

Dissocier les épreuves

Troisième et dernier changement majeur, qui n'est pas inclus dans la directive : la suppression du chronomètre. Suivant les recommandations du rapport Guyot, du nom de son auteur, préfet des Deux-Sèvres, qui veut par ailleurs instaurer les plaques d'immatriculation à l'avant des motos pour améliorer la sécurité



D' INCONNUES

deux types de moto ne me semblent pas si éloignés l'un de l'autre. Combien coûtera cette formation ? On me rétorquera qu'on a le temps de voir venir. Facile... Et puis, n'oublions pas que l'âge d'accès direct aux motos de toutes cylindrées va passer de 21 ans aujourd'hui à 24 ans. Comment ne pas penser qu'un certain nombre de futurs motards préféreront s'éviter les étapes et attendre cet âge pour passer leur permis ? On connaît déjà le phénomène avec les deux ans probatoires sur une 34 ch, véritable repoussoir pour certains. Dans ce cas, la progressivité, fondement de ces nouveaux permis, prendrait un sacré coup dans l'aile. Un comble ! Pierre Orluc

routière [sic !], le gouvernement envisagerait, ni plus ni moins, de supprimer le chronomètre à l'épreuve du plateau. « Avec le chrono, les candidats ont l'impression qu'il faut savoir rouler vite pour avoir le permis », remarque Laurent Bultel, inspecteur du permis de conduire dans le Nord. La Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) évoque ainsi officiellement l'introduction prochaine d'un nouvel exercice dans les épreuves hors circulation, dites de "plateau", consistant en « une manœuvre de freinage soutenu, à une vitesse de 50 km/h ». D'autres militent pour une modification encore plus radicale de

3 QUESTIONS À...



ERIC THIOLLIER,
délégué général de la Fédération française des
motards en colère (FFMC)

« **NOUS FORMONS DE BONNS
PILOTES, PAS LES MEILLEURS
CONDUCTEURS** »

**Comment voyez-vous les modifications
futures prévues par la directive
européenne ?**

D'un bon œil. D'autant que certaines sont directement issues des propositions de la FFMC. Je pense notamment à l'augmentation à 50 ch du critère de puissance pour les jeunes permis. Même les modèles utilisés par les moto-écoles font plus de 34 ch, la limite actuelle. Actuellement, on marche sur la tête.

**Pourquoi cette évolution du permis de conduire est-elle
nécessaire ?**

Notre permis est un des plus sélectifs. En France, on forme de bons pilotes. Mais ce ne sont pas les meilleurs conducteurs ! En ce sens, le discours de ceux qui surfent sur l'engouement de la pratique sur circuits doit être nuancé. Rien ne sert d'augmenter le niveau technique des motards quand on sait que les deux tiers des accidents de moto sont provoqués par des voitures ! Ce qu'il faut, c'est aussi former l'humain, en améliorant la connaissance des candidats et leur sensibilité aux dangers de la route. Pour responsabiliser les gens, il faut qu'ils aient conscience de leurs faiblesses et fassent preuve d'humilité. Dans ce sens, on va vers une meilleure prise en compte des vrais risques. La progressivité du permis est un moyen d'y arriver.

**La directive européenne prévoit l'apparition d'un permis
AM pour les 50 cm³, accessible dès 16 ans. Est-ce une
bonne chose ?**

Pour pouvoir verbaliser les 50, oui ! On nous dit qu'il faut un permis AM pour les cyclos, mais nous avons déjà le BSR (*brevet de sécurité, instauré en 1997*), accessible dès 14 ans, qui n'est pas appliqué, ni contrôlé. Certes, le BSR est souvent mal enseigné et, de toute façon, la formation est insuffisante avec cinq heures. Mais utilisons mieux les textes existants avant d'instaurer toujours plus de règles. Par ailleurs, quel intérêt de proposer ce permis à 16 ans, âge auquel on peut passer le permis A1 ?

certaines épreuves du permis moto, jugées obsolètes, tel Michel Schipman, moniteur et vice-président du CNPA, qui regroupe vingt professions liées à la route – dont la formation des conducteurs : « *Il faut dissocier les exercices pour évaluer les objectifs un par un, plutôt que d'avoir des épreuves trop complexes. Imposer un freinage d'urgence après un évitement est illogique. En revanche, un freinage à 50 km/h correspond effectivement à une pratique courante.* » Son collègue Patrick Bessone enfonce le clou : « *Le plateau, c'est comme le créneau en voiture. Ni plus ni moins qu'un exercice pratique. L'important, c'est la circulation. C'est pourquoi il faut renforcer la connaissance théorique liée à la circulation pour "intellectualiser" encore plus la conduite, qui est tout sauf naturelle.* »

L'ensemble des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives aux modalités de transposition nationale de la directive européenne devront être publiées avant janvier 2011, deux ans avant leur entrée en vigueur. En attendant, la concertation est de mise. « *Une vaste réflexion sera menée en 2009 avec l'ensemble des acteurs concernés sur les prochaines évolutions qu'il paraîtrait souhaitable d'introduire dans le contenu de la formation et de l'examen du permis moto pour améliorer la sécurité* », promet Marc Meunier, le sous-directeur de la DSCR. Le rendez-vous est pris. □