



A qui profite la réforme du permis de conduire ?

Le Salon de l'Auto bat son plein... mais l'égalité d'accès à la conduite automobile ne semble plus garantie en Wallonie. La récente réforme du permis B renforce en effet les contraintes financières et administratives qui pèsent sur la formation à la conduite. Rouler en voiture sera-t-il désormais réservé aux citoyens les plus nantis ?

En 2017, une réforme du Permis B a été initiée par le gouvernement wallon pour entrer en vigueur dès 2018. Cette réforme modifie les conditions d'accès au Permis B au moyen de diverses mesures, comme l'obligation de passer l'examen théorique dans une des langues nationales ou en anglais, l'ajout de nouvelles étapes obligatoires payantes pour la formation pratique à la conduite, ou encore l'autorisation de passer l'examen pratique sans stage préalable après 30h d'auto-école.

L'objectif déclaré de la réforme est d'améliorer la sécurité routière. Mais à l'analyse, les mesures prises se révèlent excluantes pour les citoyens pauvres, étrangers ou peu scolarisés tout en offrant aux citoyens nantis la possibilité d'obtenir un permis définitif après seulement 30h de conduite effectuées dans des conditions éloignées de la réalité (voiture double commande, instructeur breveté, parcours choisis).

Pour le Consortium « Mobilité pour tous », cette réforme 2018 du Permis B instaure une situation de discrimination des candidats conducteurs fondée sur la langue, le niveau de scolarité et la fortune. Les membres du Consortium demandent donc au gouvernement de repenser en profondeur le secteur de la formation à la conduite, et ceci en concertation avec les différents acteurs qui accompagnent les personnes fragilisées professionnellement et économiquement, afin :

- De prendre connaissance des besoins spécifiques de ces personnes sur le plan de la mobilité
- De reconnaître le travail mené par le secteur non-marchand en la matière
- De favoriser la création et la pérennisation de lieux et de processus de formation à la mobilité et à la conduite adaptés aux besoins et aux ressources des personnes fragilisées

Afin de contribuer à l'ouverture de ce chantier sous la prochaine législature, le Consortium invite toutes les personnes concernées à prendre connaissance de son « Memorandum pour une Mobilité inclusive en Wallonie », consultable sur www.caips.be. Fruit de deux ans de travail et de rencontres consacrées à la mobilité des personnes défavorisées, il propose une trentaine de mesures à mettre en œuvre pour développer une véritable mobilité inclusive en Wallonie, et ainsi restaurer l'égalité des chances entre les citoyens en matière de déplacements.

**Le Consortium « Mobilité pour tous » est un réseau informel d'acteurs wallons actifs dans les champs de l'accompagnement, de l'insertion et de la formation des personnes fragilisées en difficulté. Ses missions sont, à titre principal, d'œuvrer à la mise en place de processus de formation à la conduite accessibles pédagogiquement et financièrement pour les personnes fragiliées professionnellement et/ou économiquement et, à titre subsidiaire, d'œuvrer au développement de la mobilité multimodale du même public.*

Contact Presse : Fédération CAIPS - Céline Lambeau – celine.lambeau@caips.be - 0486 870 170





Consortium « Mobilité pour tous » Réforme 2018 du Permis B - Note explicative

En mars 2017, une réforme du permis de conduire a été engagée par le Cabinet wallon de la Mobilité, à l'occasion de la régionalisation des compétences. Une réforme « à la hussarde » pourrait-on dire : initiée en mars 2017, elle entraine déjà partiellement en vigueur le 1^{er} janvier 2018 pour être pleinement d'application le 1^{er} juillet 2018. Un délai un peu trop bref pour prendre en compte les remarques et inquiétudes des opérateurs de formation et d'insertion des personnes fragilisées professionnellement et économiquement. Nombre de ces opérateurs constatent aujourd'hui que la réforme du Permis B produit des situations d'inégalité qui pénalisent les citoyens pauvres, étrangers et peu scolarisés.

Comment apprend-on à conduire en Wallonie ?

En Wallonie, il est possible de se former à la conduite selon deux voies : la filière dite « libre », qui permet aux candidats d'apprendre à conduire avec un proche, et les auto-écoles, où l'apprentissage se fait dans des voitures à double commande avec un.e instructeur.trice breveté.e, puis éventuellement en stage de conduite autonome sous permis provisoire. Il est également possible de mixer les deux formules, en recourant aux services d'une auto-école ou d'un instructeur breveté pour quelques heures au cours d'une formation en filière libre.

Quels sont les changements apportés par la réforme ?

Epreuve théorique :

- réintroduction des « fautes graves » : deux fautes graves entraînent l'échec de l'épreuve théorique
- suppression de la possibilité de passer l'épreuve théorique avec interprète moyennant redevance : l'épreuve doit désormais obligatoirement être passée dans une langue nationale ou en anglais.

Filière libre :

- un rendez-vous pédagogique de 3h doit être suivi par le candidat et son guide préalablement à la formation pratique. Il peut être effectué en ligne dans un module payant mis à disposition des candidats par l'AWSR.
- un « roadbook » doit rendre compte d'une expérience de conduite accompagnée d'au moins 1500 km.
- le candidat inscrit en filière libre peut, s'il le souhaite, passer en stage de conduite autonome sous permis provisoire à condition de réussir un test d'aptitude payant dans un centre d'examen agréé.
- Le candidat doit réussir un test de perception des risques payant dans un centre d'examen agréé pour pouvoir accéder à l'épreuve pratique.





Consortium « Mobilité pour tous »

Réforme 2018 du Permis B - Note explicative

Auto-école

- Après 20h d'auto-école, le candidat doit réussir un test d'aptitude payant dans un centre d'examen agréé pour pouvoir passer en stage de conduite autonome sous permis provisoire
- Après 30h d'auto-école, le candidat peut accéder directement l'épreuve pratique, sans stage de conduite autonome sous permis provisoire
- Le candidat doit réussir un test de perception des risques dans un centre d'examen agréé pour pouvoir accéder à l'épreuve pratique

Combien coûte aujourd'hui une formation à la conduite ?

Permis théorique

Livre : 27,5€ (neuf)

Abonnement online : de 7€ à 45 €

En auto-école : 100€/12h en moyenne

Permis pratique / Filière libre : environ 300€ (compte non tenu des coûts de véhicule et de carburant en stage autonome)

- RDV pédagogique – de 13€ (online) à 50€ (présentiel).
- Permis provisoire (document) - 25€
- Formation avec guide non-breveté, min. 1500 km à effectuer en 3 à 36 mois – 150€ min (carburant)
- [Facultatif : Examen d'aptitude GOCA 60€ + Stage de conduite autonome 3 à 18 mois]
- Test de perception des risques - 15€
- Epreuve pratique - 36€
- Permis définitif (document) - 30€

Remarque : pour se former en filière libre, le candidat doit bénéficier de la disponibilité d'un guide bénévole et d'un véhicule en ordre d'assurance et de contrôle technique.

Permis pratique / Filière auto-école 20h + stage : environ 1300€ (compte non tenu des frais de véhicule et de carburant en stage autonome)

- Formation en auto-école – 1250€ en moyenne
- Examen d'aptitude GOCA - 60€
- Permis provisoire (document) - 25€
- Stage de conduite autonome 3 à 18 mois
- Test de perception des risques 15€
- Examen pratique 36€
- Permis définitif (document) 30€.

Remarque : pour pouvoir effectuer son stage de conduite autonome, le candidat doit avoir accès à un véhicule en ordre d'assurance et de contrôle technique au terme de sa formation en auto-école.





Consortium « Mobilité pour tous » Réforme 2018 du Permis B - Note explicative

Permis pratique / Filière auto-école 30h : 1750 euros en moyenne

- Formation en auto-école – 1650€
- Test de perception des risques 15€
- Examen pratique 36€
- Permis définitif (document) 30€

Quels sont les effets recherchés ?

Les arguments avancés pour justifier cette réforme concernaient au premier chef la sécurité routière. Mais un examen détaillé des modifications introduites permet de douter de leur pertinence pour atteindre cet objectif:

- le « rendez-vous pédagogique » à réaliser en filière libre peut être réalisé en ligne dans un outil d'e-learning. Celui-ci délivre une attestation de réussite alors qu'il ne contient aucune procédure d'évaluation des acquis. Par ailleurs, aucune procédure d'identification de l'apprenant ou de son guide n'est prévue : rien ne garantit donc que ceux-ci aient réellement pris connaissance personnellement des contenus proposés.
- le « roadbook » à tenir en filière libre n'est accompagné d'aucune mesure de vérification de la véracité des informations qu'il fournit ;
- la filière « accès direct » permet de délivrer des permis définitifs à des conducteurs novices dont l'expérience ne dépasse pas 30h de conduite, en voiture double commande, avec instructeur breveté.
- Le test de perception des risques existe sous actuellement en deux versions informatiques différentes, dont l'une produit beaucoup d'échecs pour des raisons purement techniques

Quels sont les effets obtenus ?

Si elle ne garantit aucunement une plus grande sécurité routière, la réforme du Permis B entraîne déjà d'autres effets, observables sur le terrain, qui s'appellent – malheureusement – complexification, exclusion sociale et discrimination. Pourquoi ?

- La réforme complique fortement l'obtention d'un permis théorique par les personnes d'origine étrangère qui n'ont pas encore acquis une bonne maîtrise du français écrit.
- Elle augmente encore le coût des formations en auto-école, déjà très difficiles à assumer pour les personnes fragilisées économiquement.
- Elle rend la filière « libre » plus contraignante, plus coûteuse et plus complexe administrativement que précédemment, ce qui en écarte les personnes les moins qualifiées qui peinent à faire face à l'accumulation d'étapes, de procédures et d'interlocuteurs réglementaires.
- Parallèlement, la réforme organise une filière très coûteuse qui dispense les apprenants du stage de conduite autonome, alors même que celui-ci garantit l'acquisition d'une expérience de conduite signifiante réalisée dans des conditions adaptées aux conducteurs novices (en stage autonome, il est interdit de rouler la nuit, de transporter des non-conducteurs et des enfants, et obligatoire d'afficher le « L » signalant un conducteur débutant).





Consortium « Mobilité pour tous »

Réforme 2018 du Permis B - Note explicative

En d'autres termes, la réforme 2018 du Permis B organise une discrimination entre les candidats conducteurs, fondée sur la langue, le niveau de scolarité et la fortune. Et elle aboutit donc, d'ores et déjà et très logiquement, à deux résultats : faciliter l'accès à la conduite des citoyens les plus nantis, et écarter de la route les personnes étrangères, précarisées, ou peu scolarisées...

Cette situation doit être dénoncée, car la capacité à se déplacer en voiture reste à ce jour une compétence presque indispensable pour participer à la vie sociale et pour trouver un emploi. C'est particulièrement vrai pour les personnes fragilisées socialement et/ou professionnellement, très souvent appelées à travailler dans des zones géographiques mal desservies par les transports en commun et/ou sur plusieurs sites différents, et/ou avec des horaires découpés, ce qui leur impose la possession et l'usage d'un véhicule personnel.

Comment corriger le tir ?

Il existe, en Wallonie, de nombreux opérateurs alternatifs aux auto-écoles : des Instituts de Promotion sociale, des Centres d'Insertion socioprofessionnelle (CISP), des CPAS, certaines mutuelles, Régies de Quartier, Centrales de mobilité et diverses ASBL organisent - le plus souvent avec des bouts de chandelle - des formations théoriques et pratiques à la conduite conçues spécifiquement pour les personnes fragilisées professionnellement et économiquement.

Réunis en Consortium depuis 2016, ces « experts de terrain » ont identifié les mesures à mettre en place en Wallonie pour améliorer significativement la mobilité et l'accès à la conduite des personnes en difficulté. Simplifier le niveau de langue de l'examen théorique, favoriser la création d'auto-écoles sociales, ou encore sensibiliser les instructeurs de conduite aux problématiques des personnes peu scolarisées : ce ne sont là que quelques exemples des mesures envisagées, dont le détail sera communiqué prochainement aux autorités et aux partis politiques sous la forme d'un « Memorandum pour une mobilité inclusive en Wallonie ».

Reste à espérer que ceux-ci daignent tendre l'oreille pour instaurer enfin un dialogue constructif avec les opérateurs de formation à la conduite du secteur non-marchand, qui appellent en vain à ce dialogue depuis bientôt deux ans...

