



- LES ENJEUX DE LA FORMATION PREPATOIRE A L'EXAMEN DU PERMS DE  
CONDUIRE,  
- SON DEROULEMENT,  
- LES CONDITIONS DE PASSAGE  
DES EPREUVES DE L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

## I .ENJEUX DE LA FORMATION PREPATOIRE A L'EXAMEN DU PERMS DE CONDUIRE

L'enjeu majeur est de responsabiliser tout usager de la route, c'est à dire respecter les autres usagers, respecter l'environnement, apporter de la bienveillance.

La formation facilite :

- l'apprentissage des règles, leur m morisati n et compréhension,
- La combinaison entre l'apprentissage théorique et pratique ( mises en situation des connaissances théorique ),
- la meilleure assimilation des règles et des attitudes à adopter,

La formation permet à tout usager :

- de comprendre les facteurs de risque,
- de connaître la diversité des catégories d'usagers et leurs particularités,
- de mieux appréhender les facteurs de risque,
- d' admettre lors de la conduite de ses capacités et de ses limites ( auto-évaluation ) et d'autrui,
- d' apporter de l'apaisement à notre déplacement,
- de comprendre au mieux l'Interaction :  
« Homme / Véhicule / Environnement » ,

La formation :

- favorise la maîtrise technique du véhicule dans l'espace public,
- permet de comprendre l'importance de la maîtrise technique,
- développe la perception du « vivre-ensemble » dans l'espace public,
- permet d'accroître notre notion de mobilité et de ses conséquences ( risques corporels, environnementaux, économiques ).



## II. DEROULEMENT DE LA FORMATION

La formation se présente de la manière suivante :

Afin de devenir un candidat au permis de conduire, l'apprenant est qualifié de «  l ve » voire inversement .

Afin que l'élève appréhende au mieux la route, il lui est indispensable d'avoir un maximum de connaissances théorique en abordant tous les thèmes du code de la route qui seront validées par l'obtention de l'examen théorique général du code de la route : 35 bonnes réponses / 40 questions

Cette phase théorique est essentielle à une qualité de formation pratique.

Ces acquis théoriques auront tous leur valeur lors de l'apprentissage du déplacement du véhicule dans l'espace public.

La formation est adaptée à chaque élève :

- en fonction de ses expériences passées, sensibilités,
- en fonction de ses difficultés ou aisances techniques,
- programme de formation évolutif,
- prise en compte de ses inquiétudes si le cas,
- préparation de l'élève à devenir un conducteur responsable,
- chemin de l'autonomie : prise d'informations, analyse, prise de décision puis action
- leur apporter une méthodologie

La formation permet :

- une mémorisation de la réglementation,
- une assimilation « théorique- pratique »,
- d'acquérir des savoirs, savoirs-faire puis de se diriger vers le savoir-être puis le savoir-devenir



PH.ANFRAY  
philippe.anfray@sfr.fr  
louverneconduite.fr

## **CONSTATS D'UNE REALITE STATISTIQUE : LES JEUNES ET L'ACCIDENTALITE ROUTIERE**

La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les autres mortalités accidentelles.

( DONNEES CERTIFIES 2018 ONISR : Observatoire Interministériel Sécurité routière) :  
annexes 89 et 90 )

- Les jeunes adultes ( 18-24 ans ) constituent 15 % de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel, contre 8 % de la population
- 17 425 accidents ( 31% des accidents ) ont impliqué un jeune conducteur adulte.

### **Ils ont occasionné en métropole :**

- 503 tués ( 18-24 ans ) : 15,5 % de la mortalité de l'année)
  - 749 tués dans un accident avec jeune adulte conducteur
  - et - 13 293 blessés ( 19 % de la totalité des blessés )
- 
- Les 18-24 ans décèdent majoritairement (62 %) alors qu'ils circulent en véhicule de tourisme,
  - Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents, les jeunes adultes sont plus fréquemment présumés responsables que les conducteurs de 20 à 34 ans ( 76 % contre 66 % ),
  - Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs présumés responsables est de 74% chez les jeunes adultes contre 61 % chez les plus de 24 ans.
  - Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme âgés d'au moins de 18 ans, les jeunes adultes sont beaucoup plus susceptibles d'avoir un accident sans tiers que leurs a n s : Ils constituent en effet 32 % des conducteurs de VT impliqués dans un accident sans tiers, mais 17 % de ceux impliqués dans un accident avec tiers (piéton ou autre véhicule),
  - Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants continue de diminuer pour atteindre 97 en 2018, mais reste encore 2 fois plus élevé que le nombre de personnes tués des autres classes d'âge par million d'habitants ( 50 ),



PH.ANFRAY  
philippe.anfray@sfr.fr  
louverneconduite.fr

**-La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée en fin de semaine** : le nombre moyen de personnes tuées par jour est 2,1 fois plus élevé du vendredi au dimanche que du lundi au jeudi (1,4 pour la mortalité des 25-64 ans). Par rapport à 2017, il y a autant de jeunes tuées en fin de semaine, mais 60 de moins en semaine,

**-La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 60 % la nuit,** contre 38 % pour les 25 ans et plus. Ainsi, 304 jeunes adultes sont décédés la nuit, **ils représentent 23 % de la mortalité de nuit,** mais seulement 10 % de la mortalité de jour,

Ils constituent en effet :

-18 % des conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans un accident avec tiers, piéton ou autre véhicule, mais 28 % de ceux impliqués dans un accident avec tiers : 749 tuées et 20872 blessés,

-La proportion de conducteurs avec une alcoolémie positive (supérieure ou égale à 0,5 g/l de sang) impliqués dans les accidents est de 9,4 % chez les jeunes adultes, contre 9,8 % pour les 25-34 ans, 8,6 % pour les 35-44 ans, et 6,4 % pour les 45-64 ans,

- Dans les accidents mortels, la part d'accidents avec plus d'une personne tuée est plus importante dans le cas où le véhicule est conduit par un 18-24 ans que par une personne de plus de 24 ans (8 % contre 5 %),

**Concernant les Outre-mer :**

- Le calcul de la mortalité par million d'habitants pour chaque classe d'âge montre, comme en métropole, une surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans, selon les statistiques, la mortalité par million d'habitants en Outre-mer ( moyenne 2016-2018 ) est de 192 soit plus du double qu'en métropole ( 97 ) !

- En 2018, 155 conducteurs de véhicule de tourisme tuées ont moins de deux ans de permis, soit 13 % des conducteurs tuées, Parmi ces 155 conducteurs novices tuées, 65 % ont entre 18 et 24 ans et 46 % ont moins d'un an de permis.



## LA FORMATION

### COMMENT MIEUX APPRENDRE A CONDUIRE ?

L'automobile est devenue un outil social indispensable pour une très grande partie des jeunes de notre société,

Au-delà du plaisir de conduire, l'utilisation d'une voiture est souvent indispensable pour le quotidien, les études, le travail, les loisirs,

Rouler en sécurité est donc une nécessité pour tous,

- Les conducteurs débutants représentent une part importante des tués, des blessés et des accidents routiers,
- Dans le cadre des objectifs de sécurité routière fixés au niveau européen, la France a obtenu une baisse significative de la mortalité routière,
- Malgré tout, compte tenu du nombre encore trop important de victimes sur les routes, l'effort engagé doit être poursuivi, notamment par le renforcement du continuum éducatif,
- L'objectif est d'amener tout usager de la route à la maîtrise de compétences en termes de savoirs, savoir-faire, savoir-être et savoir-devenir,
- Il faut à l'apprenant une vue d'ensemble des compétences qu'un usager responsable doit acquérir,
- Pour y parvenir, les centres de formations labellisés mettent en place des formations de qualité, qui iront à leur terme qu'avec la contribution et le travail des élèves,
  - Il revient en effet à l'apprenant, avec l'aide de l'établissement de conduite, de permettre à sa formation de suivre un rythme régulier qui facilitera l'ancrage des automatismes nécessaires à la réussite,
  - Cet apprentissage doit être le plus personnalisé possible, au plus proche de l'apprenant, l'aspect humain est primordial afin de transmettre et sensibiliser au mieux.
  - Cette formation ne peut être virtuelle, le formateur doit être en harmonie avec l'apprenant, c'est à dire être à l'écoute : de ses attentes, craintes, convictions parfois justes, parfois erronées,
- Les étapes d'acquisition de ces compétences sont quant à elles définies dans notre parcours de formation spécifique, défini dans nos contrats de formation comprenant des modules de formation théorique et de sensibilisation en salle,
  - Accéder à l'usage de la route nécessite une démarche exigeante dont les enjeux en terme de sécurité routière sont de première importance.



PH.ANFRAY  
philippe.anfray@sfr.fr  
louverneconduite.fr

### III - COMMENT SE DEROULE L'EXAMEN ?

(Le guide d'évaluation de l'épreuve au permis de conduire est disponible sur le site internet : « [louverneconduite.fr](http://louverneconduite.fr) » )

#### LE PRINCIPE DE L'ATTRIBUTION DES PLACES A L'EXAMEN PRATIQUE

##### NOUVELLE METHODE D'ATTRIBUTION :

L' tat est responsable d'organiser la répartition des places d'examens entre les auto-écoles.

L'auto- cole ne choisit le moment de passage de l'examen qu'en fonction des places mis à disposition et rendues par l' tat.

Ce volume de places attribuées dépend, pour le mois en cours :

Le calcul des droits de places d'examen pour chaque  cole de conduite s'appuie sur une population de référence, il est calculé de la manière suivante : ratio entre le nombre de présentations B1(1 re présentation à l'examen) et B2 (2 me présentation) et le nombre de moniteurs (ETP) travaillant dans l' cole de conduite, à M-2.

Ce calcul, utilisé sur le plan national, est appelé la Nouvelle Méthode d'Attribution (NMA)

##### Droits : Les indices

Malgré tout, selon les disponibilités des inspecteurs au permis de conduire, l'état est en capacité de pouvoir répondre au service public du passage de l'examen pratique.

Une auto- cole qui a par exemple une attribution d'un coefficient de 0,85 pour un mois d'exercice a par calcul, pour le mois concerné, 85 % des places auxquelles elle a théoriquement droit.

Des réajustements peuvent s'effectuer à la marge :

- libération de places par d'autres auto-écoles,
- nouvelles sessions crées,
- renfort exceptionnels d'inspecteurs,

Il est essentiel de comprendre que ce n'est pas l'auto- cole qui décide des disponibilités des places d'examens, en revanche c'est l'auto- cole qui place les candidats en fonction des places d'examens attribuées. Il est important d'optimiser ces places d'examens ( réussite ) afin de libérer les places suivantes aux autres candidats à cet examen.



PH.ANFRAY  
philippe.anfray@sfr.fr  
louverneconduite.fr

## Comment se déroule l'épreuve du permis de conduire?

L'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire est évaluée par un (e) expert(e) :  
l'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière .

Durée : 32 minutes dont au moins 25 minutes de conduite effective

Le jour de l'examen, le (a) candidat (e) passe son examen avec le véhicule- cole accompagné (e)  
d'un formateur (trice), l'épreuve vous est présentée individuellement par l'expert (e) , qui vous  
précise ce que vous allez devoir faire :

- réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier,
- suivre un itinéraire ou vous rendre vers une destination préalablement établie, en vous guidant  
de manière autonome, pendant une durée globale d'environ cinq minutes,
- réaliser un freinage pour s'arrêter avec précision ( considéré comme une manœuvre ),
- réaliser une manœuvre en marche arrière,
- procéder à la vérification d'un élément technique à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule,
- répondre à une question en lien avec la sécurité routière,
- répondre à une question portant sur les notions élémentaires de premiers secours,
- appliquer les règles du code de la route, notamment les limitations de vitesse s'appliquant aux  
 l ves conducteurs,
- adapter votre conduite dans un souci d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à  
effet de serre, faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, et notamment les plus  
vulnérables.

L'évaluation réalisée par l'expert est basée sur des textes r glementaires et instructions précises  
qui en fixent les modalités. **Cette évaluation consiste en un bilan des compétences  
nécessaire et fondamentale devant être acquises pour une conduite en sécurité,**  
**car la conduite est un acte difficile qui engage une responsabilité forte.**

L'expert s'attache à valoriser vos acquis comportementaux plutôt que vos faiblesses. Il réalise  
ainsi un inventaire des points positifs et des points négatifs restitués par rapport à une  
compétence donnée. Un échange entre l'expert et vous peut s'instaurer au cours de l'épreuve.  
  l'issue de l'épreuve, l'expert retranscrit de façon formelle ( numérique en général ) ce bilan de  
compétences dans une grille d'évaluation visible et téléchargeable sur le site ministériel de la  
sécurité routière( securiterouti re.gouv.fr )

- En cas de réussite, le CEPC ( Certificat d'Examen Permis de Conduire ) sera votre justificatif  
auprès des forces de l'ordre en attendant votre permis de conduire à constituer via ANTS  
( Agence Nationale des Titres Sécurisés ).- Ce document est valable 4 mois maximum.

- En cas de réussite, vous serez en période probatoire avec 6 points sur votre permis de conduire.  
- En cas d'échec, il vous faudra analyser les raisons de ce résultat défavorable avec l'aide du  
formateur dans le but de se corriger, puis un examen au permis pourra éventuellement être  
programmé dans un délai résultant d'une place disponible voire choix de la conduite supervisée si  
niveau requis et conditions réunis afin de réduire le coût financier voire l'attente du repassage de  
cet examen.

**Nombre de conducteurs novices selon leur alcoolémie dans les accidents mortels**

	Conducteurs novices selon l'alcoolémie			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part positive
Motocyclettes	10	82	12%	12%
Véhicules de tourisme	79	310	25%	30%
Véhicules utilitaires	3	16	19%	18%
Poids lourds + TC	0	98	0%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>506</b>	<b>18%</b>	<b>25%</b>

**Nombre de conducteurs novices selon la présence de stupéfiants dans les accidents mortels**

	Conducteurs novices selon contrôle stupéfiant			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positif	connu	Part positif	Part positif
Motocyclettes	11	78	14%	22%
Véhicules de tourisme	63	292	22%	21%
Véhicules utilitaires	2	16	13%	16%
Poids lourds + TC	3	88	3%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>79</b>	<b>474</b>	<b>17%</b>	<b>19%</b>

**Nombre de conducteurs novices selon leur responsabilité présumée dans les accidents mortels**

	Conducteurs novices Responsabilité présumée			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	Oui	Non	Part de responsables présumés	Part de responsables présumés
Motocyclettes	68	45	60%	58%
Véhicules de tourisme	271	84	76%	66%
Véhicules utilitaires	11	5	69%	58%
Poids lourds + TC	27	73	27%	31%
<b>TOTAL</b>	<b>377</b>	<b>207</b>	<b>65%</b>	<b>62%</b>

**Selon l'alcool et les stupéfiants**

En 2018, la proportion de conducteurs novices **impliqués dans un accident mortel** et dont le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,5 g/l est de 18 %<sup>1</sup>. Cette part est inférieure à celle des conducteurs expérimentés de 20-34 ans (25 %).

La part de conducteurs alcoolisés est très forte chez les **automobilistes novices** (25 %) impliqués dans les accidents mortels, mais c'est 5 points de moins que celle des automobilistes expérimentés de 20-34 ans.

17 % des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel en 2018 ont été contrôlés positif aux stupéfiants. Cette proportion est inférieure de 2 points à celle des conducteurs expérimentés de 20-34 ans (19 %).

La part des automobilistes novices impliqués dans un accident mortel contrôlés positif aux stupéfiants est élevée (22 %) ; elle ne diffère pas de celle des automobilistes expérimentés de 20-34 ans.

La classe d'âge des 30-34 ans est celle pour laquelle la part des conducteurs novices contrôlés positif aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel est la plus forte (31 %). Cette part est de 17 % chez les conducteurs expérimentés de la même classe d'âge.

**Selon la responsabilité**

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des automobilistes novices dans les accidents mortels plus élevée que dans le cas des automobilistes expérimentés âgés de 20-34 ans (76 % contre 66 %).

**Selon la catégorie socio-professionnelle**

18 % des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel en 2018 sont des ouvriers (24 % des conducteurs expérimentés âgés de 20-34 ans) et 20 % des étudiants (3 % des conducteurs expérimentés de 20-34 ans).

60 % de ces étudiants sont sur un trajet promenade-loisirs alors que c'est 43 % pour les ouvriers, 45 % pour l'ensemble des conducteurs novices et 49 % pour l'ensemble des conducteurs expérimentés âgés de 20-34 ans.

**Selon le jour et la nuit**

48 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont de nuit ; le week-end, ce ratio est de 59 %. Ces proportions sont proches de celles relevées pour les accidents impliquant un conducteur expérimenté âgé de 20-34 ans (respectivement 48 % et 57 %).

<sup>1</sup> Le taux légal a été abaissé à 0,2 g/l en 2015 pour les conducteurs en permis probatoire, mais le fichier BAAC ne permet pas pour l'instant d'analyser le dépassement de ce seuil par les conducteurs novices.



## Les jeunes adultes (18-24 ans)

**Malgré une diminution, les accidents de la route restent la première cause de décès chez les jeunes adultes. Ces derniers représentent 15 % des personnes tuées sur la route alors qu'ils ne sont que 8 % de la population.**

Accidents avec un jeune adulte impliqué	Jeunes adultes Tués	Tués dans acc. avec jeune adulte conducteur	Jeunes adultes Blessés	Blessés dans acc. avec jeune adulte conducteur	T/100 Blessés*
17 425	503	749	13 293	20 872	4
Évolution annuelle moyenne du nombre de jeunes adultes tués entre...**					
2017 et 2018		2010 et 2018		2000 et 2010	
- 10,5 %		- 6,1 %		- 7,2 %	

\* Nombre de jeunes adultes tués pour 100 jeunes adultes blessés (B).  
\*\* Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 6,1 % par an.

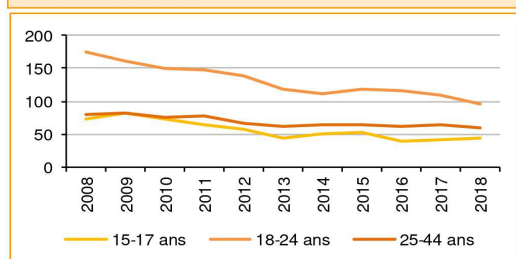
En 2018, 503 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans les accidents de la route.

Le nombre de jeunes adultes tués a diminué de - 10,5 % entre 2017 et 2018. Entre 2010 et 2018, la baisse est plus forte pour les jeunes adultes (- 39 %) que pour la mortalité générale (- 19 %). En 2018, 17 425 accidents corporels ont impliqué un jeune adulte, soit 31 % de l'ensemble des accidents.

### La gravité

En 2018, on dénombre 13 293 jeunes adultes blessés. Le ratio de 4 jeunes adultes tués pour 100 blessés est proche de celui des autres classes d'âge (5).

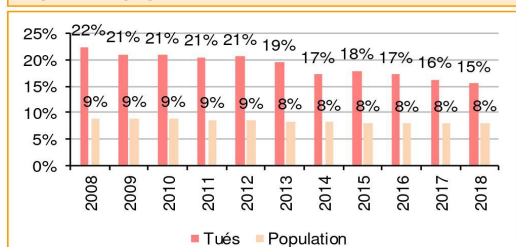
### Evolution du nombre de personnes tuées par million d'habitants



### Estimation du risque

Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants continue de **diminuer** pour atteindre 97 en 2018, mais reste **2 fois plus élevé que le nombre de personnes tuées des autres classes d'âge par million d'habitants** (46). Le risque routier est plus élevé pour les jeunes adultes. Ils constituent 15 % des personnes tuées, soit 2 fois leur part dans la population (8 %). Cet écart se réduit un peu au fil des années (en 2010, ces proportions étaient de 21 % et 9 %). La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les autres mortalités accidentelles<sup>1</sup>.

### Part des jeunes adultes parmi les personnes tuées et parmi la population



Exemple de lecture : en 2010, les jeunes adultes représentent 21 % des personnes tuées et 9 % de la population

### Selon le milieu routier

La répartition des jeunes adultes tués entre les différents milieux est similaire à celle des personnes tuées de 25 à 64 ans : **70 % hors agglomération**, 21 % en agglomération et 9 % sur autoroute.

### Les conflits

470 accidents ont occasionné la mort des 503 jeunes adultes. **La moitié** de ces accidents mortels sont des **accidents sans tiers** (un seul véhicule impliqué sans piéton). Pour l'ensemble des accidents mortels, cette proportion n'est que de 38 %.

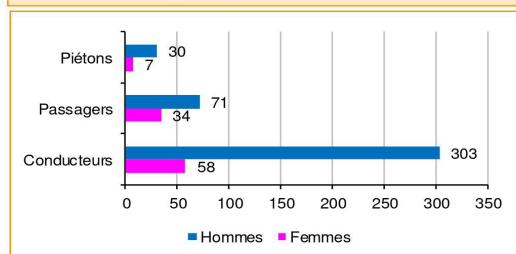
### La catégorie d'usager

Parmi les jeunes adultes tués, les hommes représentent 84 % des conducteurs tués, 68 % des passagers tués et 81 % des piétons tués. Parmi les jeunes adultes décédés, 20 % sont des femmes ; une part proche aux femmes tuées parmi les 25-64 ans (17 %).

Les passagers représentent 21 % des jeunes adultes tués usagers de véhicules, proportion deux fois plus élevée que chez les 25 ans et plus (10 %).

Dans les accidents mortels, la part d'accidents avec plus d'une personne tuée est plus importante dans le cas où le véhicule est conduit par un 18-24 ans que par une personne de plus de 24 ans (8 % contre 5 %).

### Nombre des jeunes adultes tués selon le sexe et la place dans le véhicule



<sup>1</sup> Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014, Inserm-CépiDc.

