



REVUE DE PRESSE
SUD OUEST ET CHARENTE LIBRE
DU 01 AOÛT 2015

Le permis va prendre un nouveau virage

CONDUITE Dès la rentrée, le temps d'attente maximal pour passer le permis de conduire ne devra pas dépasser 45 jours. La Poste est appelée en renfort pour l'examen

CONDUITE Dès la rentrée, le temps d'attente maximal pour passer le permis de conduire ne devra pas dépasser 45 jours. La Poste est appelée en renfort pour l'examen

BRUNO BÉZIAT

b.beziat@sudouest.fr

Ce n'est pas une révolution, mais une évolution assez nette. Le volet de la loi Macron sur le permis de conduire doit de faciliter la vie de ceux qui veulent obtenir le papier rose sans pénaliser les 10 000 auto-écoles de France, qui sont autant d'entreprises. La loi a été adoptée par le Parlement, et il ne reste plus qu'à en promulguer les décrets. En théorie, les mesures contenues dans cette loi seront effectives à la rentrée, et au plus tard à la fin de l'année, si le ministère de l'Intérieur se montre efficace et ne met pas le pied sur le frein.

« Le permis de conduire est l'un des plus chers en Europe et l'un des plus difficiles à obtenir. Il fallait le faire évoluer », explique Gilles Savary, député PS de Gironde et rapporteur du volet transport du projet de loi. Des contraintes qui expliquent pourquoi la France détient également le record du nombre de conducteurs sans permis (lire ci-dessous).

En quoi la loi va-t-elle aider les candidats au permis ? Ils sont en général rebutés par la somme à débours pour l'obtenir (1 500 euros en moyenne) et par la longueur des délais avant de pouvoir repasser l'examen en cas d'échec.

Réduire l'attente

L'État va créer un service universel du permis et se fixer une obligation de résultat : pas plus de quarante-cinq jours d'attente pour repasser son permis. Près de la moitié du million de candidats manquent l'épreuve la première fois. Cela représente un nombre très important de personnes qui souhaitent le repasser. Et les 1 300 inspecteurs ne peuvent faire face à la demande.

« Le permis de conduire est l'un des plus chers en Europe et l'un des plus difficiles à obtenir. Il fallait le faire évoluer »

D'où des délais d'attente de trois à quatre mois à l'échelon national, et jusqu'à cinq mois en moyenne en Île-de-France. Avec ce mois et demi d'attente, la France veut en fait s'aligner sur la moyenne des autres pays européens. Mais comment faire s'il n'y a pas assez d'inspecteurs ? Le gouvernement va tout simplement recourir aux services de prestataires extérieurs pour le code et l'examen pratique. Parmi eux, on trouve principalement La Poste. L'entreprise pu-

blique cherche à se diversifier pour compenser la chute importante (-6%) du volume de courrier. Elle vise une part de 35% de ce marché, ce qui représente 14 millions d'euros de chiffre d'affaires par an. Cette disposition devrait être prise d'ici à la fin de l'année. La Poste est déjà en train de former du personnel dans ce but. L'organisation de l'examen sera aussi modernisée, avec une répartition plus efficace des places : des auto-écoles bénéficiaient historiquement d'un quota important de candidats à présenter même si elles en avaient moins que d'autres.

Économie de 200 euros

La réduction du temps d'attente aura évidemment un impact sur le coût du permis. Le surcoût est en moyenne de 400 à 600 euros pour l'élève qui doit reprendre des leçons entre les examens afin de ne pas perdre la main. On peut donc légitimement s'attendre à une économie de 200 à 300 euros si l'État parvient à tenir le délai. D'autres mesures moins importantes vont aussi dans le sens d'un allègement. Ainsi, l'enseignement du code et le passage des épreuves seront autorisés dans les lycées. Les voitures à double commande seront obtenues plus facilement par les particuliers, notamment pour la conduite

accompagnée. Enfin, les frais de transfert de dossier d'une auto-école à l'autre sont supprimés, et les frais perçus pour le passage de l'examen seront les mêmes dans toutes les auto-écoles, alors qu'ils pouvaient varier du simple au triple.

La profession est plutôt satisfaite du résultat, alors qu'elle se montrait très inquiète en début d'année. « La volonté au départ était de casser l'existant. Mais nous avons conservé l'essentiel. Il faut toujours un établissement, un local pour ouvrir une auto-école. Et n'importe qui ne peut pas donner des cours », déclare Patrice Bessone, président de la

branche éducation routière du Conseil national des professions de l'automobile. Les auto-écoles ont aussi limité les pertes de chiffre d'affaires en préservant les vingt heures de conduite obligatoires, même en conduite accompagnée. Elles se sont également protégées d'une « ubérisation » en fixant un cadre contraignant pour la profession, en contrepartie de quelques concessions sur la conduite accompagnée et les frais. Un compromis qui ne va donc pas révolutionner le permis, mais au moins le faire évoluer dans le bon sens. À condition que les décrets soient effectivement publiés...



Et si conduire sans permis n'était plus un délit ?



Christiane Taubira, hier à l'issue du Conseil des ministres. PH. É. LAURENT/MAUPP

GOUVERNEMENT Le projet de Christiane Taubira a provoqué un tollé. La ministre est prête à reculer

Selon les estimations, environ 500 000 personnes rouleraient sans permis en France. Soit parce qu'elles ont rendu leur papier rose après la perte de points ou un délit routier (un tiers environ), soit parce qu'elles ont considéré qu'elles n'avaient pas les moyens de le passer. Le défaut de permis de conduire vous mène aujourd'hui directement au tribunal correctionnel. Étant donné le nombre de contrevenants, ces délits encombrant effectivement les audiences correc-

tionnelles, déjà surchargées. Les condamnations mettent du temps à être prononcées et sont assez différentes selon le lieu où vous êtes jugé.

Le ministère de la Justice a donc trouvé la solution : transformer ce délit, puni au maximum d'un an d'emprisonnement avec sursis et de 15 000 euros d'amende, en simple infraction passible d'une amende forfaitaire de 500 euros (minorée à 400 euros en cas de paiement dans les quinze jours et majorée à 750 euros au-delà de quarante-cinq jours). Cette disposition figure dans le projet de réforme sur la « justice du XXI^e siècle » présenté hier par la garde des Sceaux, Christiane Taubira, en Conseil des ministres.

Plus efficace et rapide
Le gouvernement a encadré ce texte

afin d'éviter d'être accusé de laxisme. Conduire sans permis n'est plus un délit que lorsqu'il ne s'agit que de la première infraction. En cas de récidive, le texte prévoit au contraire de renvoyer le contrevenant en correctionnelle et de doubler les peines prévues aujourd'hui. Le coupable le sera aussi en cas de circonstances aggravantes (dépassement de l'alcoolémie autorisée, absence de ceinture, etc.). Autrement dit, l'amende serait un avertissement, une seule chance accordée à celui qui roule sans permis de ne pas passer devant le juge.

La chancellerie espère ainsi renforcer l'efficacité de la procédure et en réduire le coût. La sanction administrative est bien plus rapide que la justice pénale et rapporterait davantage à l'État. Elle rappelle également que beaucoup d'amendes pronon-

cées par les juges ne sont pas supérieures à 500 euros.

En dépit de ces précautions, l'annonce n'a pas tardé à provoquer de vives réactions. Par exemple celle de M^e Jehanne Collard, avocate des victimes de la route : « À la veille du grand chassé-croisé des vacances, c'est un signal fort envoyé aux automobilistes : "Allez, tout est permis !" L'an dernier, les morts et les blessés graves ont augmenté sur les routes, les délits sont en hausse de 17,6 % ». Face au tollé des associations, Christiane Taubira a déjà annoncé hier sur France Inter qu'elle était prête à renoncer à cette disposition « si la société ne l'accepte pas ». Autrement dit, le texte en question ne passera certainement pas le cap du Parlement.

B. Bz.

L'État fixe les grandes lignes de sa réorganisation régionale

GRANDE RÉGION La carte des services de l'État est revue avec la création de la nouvelle région au 1^{er} janvier

Il ne reste que quelques mois avant de basculer dans les nouvelles grandes régions françaises, très exactement le 1^{er} janvier 2016, juste après les élections régionales de décembre. Ce redécoupage entraîne un réaménagement des services de l'État, notamment dans la nouvelle région du Sud-Ouest, qui regroupera Aquitaine, Poitou-Charentes et Limousin.

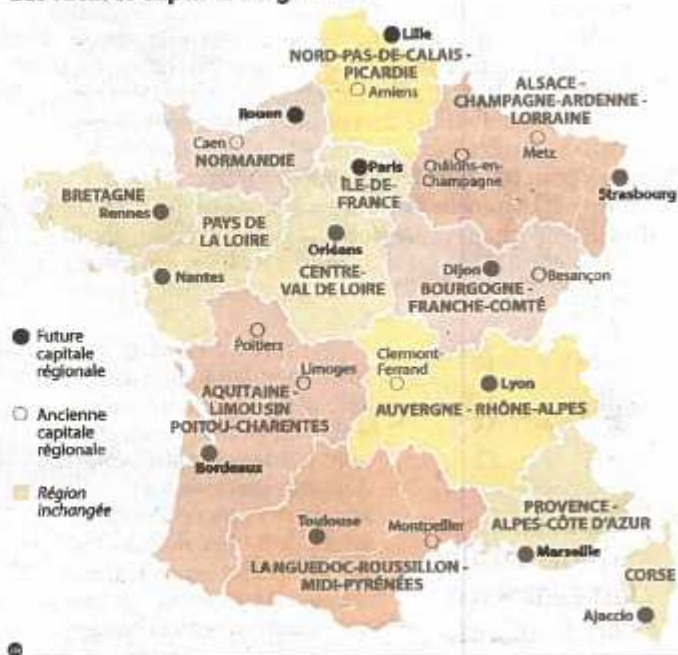
Le gouvernement en a présenté les grandes lignes hier lors du Conseil des ministres, en annonçant le choix des capitales régionales. Dans le Sud-Ouest, la métropole bordelaise était une évidence. C'était un peu moins vrai en Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon avec le match assez irrégulier entre Montpellier et Toulouse, remporté par cette dernière. Rouen, Lille et Dijon deviennent officiellement capitales régionales des nouvelles entités Normandie, Nord-Pas-de-Calais-Picardie et Bourgogne-Franche-Comté.

Insee et Dreal à Poitiers

La réforme fait aussi disparaître neuf postes de préfet de région, conservant en revanche tous les recteurs des régions actuelles dans leurs académies en créant cependant de nouveaux recteurs régionaux qui vont les chapeauter. Pour le Sud-Ouest, c'est le recteur de Bordeaux qui est ainsi nommé à l'échelle de la nouvelle grande région. Du côté de Poitiers, on revendiquait le rectorat régional, notamment en raison de la présence du Cned (enseignement à distance). Mais l'État a privilégié Bordeaux et ses 55 000 étudiants.

Un seul préfet de région pilotera aussi de Bordeaux l'ensemble des services de l'État sur ce nouveau territoire, ainsi qu'un seul directeur régional de l'ARS (agence régionale de santé). Pierre Dartout, préfet de la

Les futures capitales régionales



région Aquitaine, a été désigné en avril par le gouvernement pour proposer une nouvelle organisation régionale. Il en a dévoilé hier à la presse les principales évolutions, notamment pour les directions régionales. La Draaf (alimentation, agriculture et forêt) sera ainsi à Limoges, alors que Poitiers récupère la Dreal (environnement, aménagement et logement) et l'Insee. Quant à Bordeaux, en dehors de la préfecture, de l'ARS et du rectorat régional, elle aura la Direccte (travail, etc.), la Drac (culture), la DRJSCS (jeunesse et sports) et la DRFIP (finances). Des administrations qui totalisent (hors ARS et rectorat) 3 100 agents dans les trois régions actuelles.

Mobilité professionnelle

Pierre Dartout a indiqué que la réorganisation des services passerait par « une mobilité fonctionnelle (ou professionnelle) et un minimum de mobilité géographique », mais surtout par des évolutions de postes dans les villes où les fonctionnaires résident. Elle concernerait 15 à 20 % des effectifs, géographiquement à la marge.

Car l'État entend aussi faire des

économies en diminuant le nombre d'agents, même si le préfet n'a pas souhaité indiquer hier dans quelle proportion.

Il a en revanche souligné l'importance de la méthode, c'est-à-dire une réforme de structure et non pas à la manière d'un rabot, en enlevant des postes de façon uniforme dans tous les services. Cela passe par exemple par la création de pôles spécialisés des différentes administrations dans les trois grandes villes de la région (Bordeaux, Limoges et Poitiers) afin de mutualiser les moyens.

Pierre Dartout a également rappelé que toutes les directions régionales seraient présentes d'une façon ou d'une autre dans les régions actuelles. Si la Draaf régionale (agriculture) est par exemple à Limoges, un pôle viticulture de cette administration se trouvera bien à Bordeaux.

Il a enfin souligné l'importance des départements dans le dispositif. Ces derniers seront bien le levier de proximité des services de l'État, afin de tempérer « l'effet taille » de cette immense région. Il faudra environ trois ans pour mettre en place cette nouvelle organisation.

Bruno Béziat

Hier à Cognac, la petite musique de la Patrouille de France



Le capitaine Benjamin Michel se prépare au vol. PHOTO ANNE LACAUD

■ C'est de la base aérienne 709 de Cognac que décollera, demain, la Patrouille de France pour participer au grand meeting aérien de Mainfonds. Avant le spectacle, les dix Alphajets aux couleurs tricolores patientent au sol le temps de la préparation technique et mental de leurs pilotes. Huit seulement survoleront le ciel de la petite commune, les deux restants seront là en remplacement.

Les pilotes de la Patrouille de France, en combinaisons bleu clair, étaient à Béziers (Hérault) avant de venir à Cognac. Ils ont rallié les deux villes en une heure seulement, puisque les avions peuvent atteindre la vitesse de 650 km/h. « Avant chaque vol, nous nous informons des

conditions météorologiques puisque nous avons trois présentations différentes selon le temps », explique le capitaine Benjamin Chanut, pilote de l'appareil n° 6, extérieur droit. Aujourd'hui, pour l'entraînement, ils pourront atteindre la hauteur de 1 500 mètres, les conditions sont parfaites.

C'est dans une salle de réunion qu'ils se rassemblent pour jouer « la musique ». Il s'agit d'une préparation mentale où les militaires simulent le plan de vol et les manœuvres de pilotages. Aucun bruit n'est toléré lors de cette phase préparatoire puisque la concentration y est maximale.

« Top fumé, top virement à droite », murmure le leader. Certains des hommes ont les yeux fermés,

mais tous imitent les gestes de manquement de leur appareil.

Le spectacle de la Patrouille de France durera vingt-cinq minutes. Le show aérien commencera avec une phase dite de « ruban », où les huit appareils seront en vol. Enfin viendra la phase de synchronisation. Il s'agit d'un moment plus dynamique où la patrouille se sépare en trois groupes, un groupe formé de quatre appareils et deux autres de deux Alphajets. « C'est un moyen de mieux occuper l'espace de la scène », raconte le capitaine Chanut.

Le grand meeting aérien de Mainfonds débutera demain à 11 heures. Il sera ouvert et clôturé par la Patrouille de France.

MARIE-LAURE LEJEUNE

**Charente
Libre**

L'image



Ils seront demain dans le ciel de Mainfonds, pour le traditionnel meeting aérien après un détour par Saint-Nazaire aujourd'hui pour une autre démonstration. Les pilotes de la Patrouille de

France ont posé leurs dix Alpha-Jet bleu, blanc, rouge (huit en parade, deux en réserve) sur la BA 709 de Cognac-Châteaubernard hier, en fin de matinée (Photo G. B.). Elle sera leur camp de base pour tout le week-end, leur lieu d'entraînement aussi dont le premier en vol, s'est déroulé hier vers 16h30 sous les ordres de leur leader Romain Bethoux. A Mainfonds, ils livreront un grand show aérien agrémenté de leur toute dernière figure, la Mirage F1, jamais présentée jusque-là.

La Patrouille de France se chauffe à Cognac

■ Claude Maumont,

le président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) (Photo archives CL), lance une vaste enquête auprès des commerçants de Cognac. Il suffit à ces derniers de se connecter sur le site de la CCI (<http://www.cognac.cci.fr/>), puis de remplir un formulaire. L'étude vise à mieux les connaître et à recueillir leur analyse sur le commerce cognaçais. L'enquête a été lancée ce jeudi et prend fin vendredi 28 août.



Régions: les capitales choisies

Le gouvernement a confirmé le choix de Rouen, Lille et Dijon, comme capitales des nouvelles entités Normandie, Nord-Pas-de-Calais-Picardie et Bourgogne-France-Comté

Manuel Valls a présenté hier la liste, sans surprise, des nouvelles capitales régionales et le dispositif réaménagé des services de l'Etat, qui dessinent selon lui «la nouvelle France des territoires».

Une réforme destinée, selon le Premier ministre, à moderniser «en profondeur» l'administration territoriale. «Au 1er janvier 2016, la nouvelle France des territoires sera pleinement effective avec 13 grandes régions métropolitaines mieux à même de peser, d'agir sur le développement économique, la cohésion des territoires», a-t-il déclaré à l'issue du Conseil des ministres.

Décision la plus attendue: le gouvernement a confirmé le choix de Rouen, Lille et Dijon, comme capitales des nouvelles entités Nor-



La liste annoncée hier reste provisoire, les chefs-lieux définitifs devant être fixés l'an prochain.

Photo archives AFP

”

Je revendique cette réforme territoriale et vous allez voir qu'elle durera. Elle durera quoi qu'il arrive

mandie, Nord-Pas-de-Calais-Picardie et Bourgogne-France-Comté. Outre ces trois villes sur lesquelles demeurerait une légère incertitude, Lyon, Toulouse et Bor-

deaux ont été confirmées dans leur rôle de capitale des régions nées du redécoupage. Le choix de Strasbourg avait déjà été fixé par la loi. Portée par Manuel Valls, la réforme est l'un des grands axes du quinquennat de François Hollande : «Je revendique cette réforme territoriale et vous allez voir qu'elle durera. Elle durera quoi qu'il arrive», avait assuré lundi le chef de l'Etat. Des décisions aussitôt contestées par ceux qui s'estiment perdants, comme la maire UDI d'Amiens (Somme), Brigitte Fouré, qui s'est

dite «déçue, fâchée et choquée» par les choix du gouvernement.

La liste annoncée hier reste toutefois provisoire, les chefs-lieux définitifs devant être fixés «avant le 1er octobre 2016, après avis des conseils régionaux issus du renouvellement de fin 2015», précise le compte-rendu du Conseil.

«Dans chaque région fusionnée, il y aura l'an prochain un seul préfet de région, un seul recteur de région académique, un seul directeur général d'agence régionale de santé et un seul directeur régional

pour chaque réseau ministériel», résume le compte-rendu du Conseil.

Six régions qui n'ont pas été modifiées lors du passage de 22 à 13 régions en métropole conservent leurs chefs-lieux historiques (Ajaccio, Marseille, Nantes, Orléans, Paris, Rennes). La réforme va par ailleurs faire «disparaître neuf postes de préfets de région».

Le passage de 22 à 13 régions sera effectif le 1er janvier 2016, après les élections régionales des 6 et 13 décembre.