



Auto  
Ecole  
Buissonnière

Apprendre à conduire entre potes, passer le permis librement

### *Petit compte-rendu subjectif d'un essai*

Cette brochure est rédigée par une petite bande issue d'un projet de ce qui a été appelée pendant un temps « auto-école autogérée » dans l'agglomération lyonnaise. Produire un écrit, un mode d'emploi détaillant notre démarche a été un des objectifs initiaux, pour que d'autres puissent reproduire, expérimenter, innover à partir de notre essai. Les pages suivantes sont donc un guide constitué par ce qu'on a éprouvé ou par des pistes qui restent à explorer. On essaie de s'appuyer sur notre vécu, notre petite tentative perso et d'être un maximum honnête envers celles et ceux qui voudront se lancer dans l'aventure. A vous de vous approprier ça, de dépasser nos idées et d'essaimer.

On reste joignable par mail si vous avez plus de questions :

[zerodeconduite@riseup.net](mailto:zerodeconduite@riseup.net)



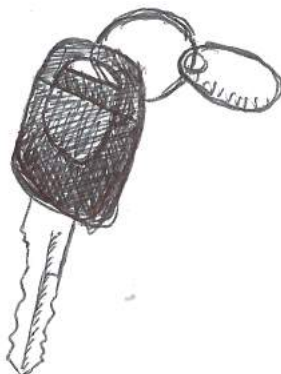
## **Il est possible de passer le code et le permis en candidat libre, sans passer par une auto-école !**

Pratique aussi répandu en Belgique que les moules-frites (si jamais vous pouvez avoir une domiciliation là-bas...), elle reste très marginale par ici. Pourtant, c'est beaucoup moins cher et bien plus beau et joyeux si on s'y attelle à plein, même si ça risque d'être un peu plus long qu'en auto-école.

L'inscription à l'examen du code coûte 30€ et, aussi étonnant que cela puisse paraître, celle de la conduite est totalement gratuite (chapitre 3).

Pour la conduite, il y a tout de même des dépenses de thunes et d'huile de coude à prévoir. Vous aurez besoin d'un véhicule double commande (chapitre 1) ainsi que d'un.e accompagnateur-trice. (chapitre 2).

Se lancer dans cette aventure, c'est accepter d'être attentif et dépendant aux changements de lois concernant l'apprentissage de la conduite et l'examen du permis de conduire, qui évoluent souvent et imposent de multiples contraintes. Pour l'instant on s'attaque aux auto-écoles, on détruira le code de la route la prochaine fois !



## Sommaire

Politik Tactic Edito toto.....	6
<b>CHAPITRE 1 : LE VÉHICULE DOUBLE-COMMANDE.....</b>	<b>8</b>
Nouvelle vie pour ancienne voiture d'auto-école.....	10
Faire un véhicule soi même.....	11
Signalisation et rétroviseurs.....	14
Assurance.....	15
Véhicule pour l'examen.....	16
Point location.....	16
La mécanique peut-elle casser des criks ?.....	17
Si c'était à refaire.....	18
<b>CHAPITRE 2 : L'ACCOMPAGNATEUR.TRICE.....</b>	<b>20</b>
<b>CHAPITRE 3 : CANDIDAT.E LIBRE.....</b>	<b>22</b>
Candidat.e libre versus Préfecture.....	22
Le code.....	23
Inscription au code.....	23
L'examen.....	25
La conduite.....	28
Inscription à l'épreuve de la conduite.....	28
L'examen.....	30
Passer son permis en candidat.e libre à 100%, à 50% ou à 66,6% ?.....	34
Déjà inscrit.e en auto-école ? Récupérer son dossier.....	35
<b>LES THUNES.....</b>	<b>36</b>
Index.....	38
Foire Aux Questions.....	38

## Politic Tactic Edito toto

### **Plus ou moins personne n'a assez de thunes pour se payer le permis.**

On n'a pas de thunes de manière générale et surtout, on n'a pas envie de mettre le peu qu'on a dans le capital et son système éducatif. Du coup on tente de faire autrement, on préfère s'organiser entre potes plutôt que de se faire humilier et dépouiller par des professionnel.les. On préfère faire de la méca sur nos caisses pourries plutôt que de subir le manque de vie glaçant de leurs belles autos. Et quand on brasse du flouse, c'est collectivement et à notre manière. Débrouillard.es, truand.es de la galère, on est trop déter !

### **Plus qu'une histoire d'argent, l'envie c'était aussi de vivre une expérience affinitaire et collective.**

S'opposer à la solitude de la caisse de l'auto-école et à l'examen. Ne pas ingérer un dvd de codes dans une salle de cours ou se faire engueuler par un.e moniteur.trice. On veut tenter autre chose. Apprendre à se réappropriier et à partager des savoirs réservés aux experts. Réviser entre potes dans un canap et conduire en refaisant le monde sur de la zik de merde.

Pour une fois, on a tenté de lâcher prise pour expérimenter autre chose, un saut dans l'inconnu, on s'est laissé.e dépasser, porté.e d'étapes en étapes, d'aléas en aléas. Chaque avancée sonnait comme une victoire en soi, chaque défaite comme un regain de détermination vers notre objectif. Permis après permis, collectif après collectif, nous arriverons peut-être même à faire un peu de mal au monopole des auto-écoles.

On vous prévient, sur cette brochure, on a été très... légaliste. Vu que le but était tout de même de passer un examen légal, nous avons tout écrit pour être un maximum dans les clous, à vous de voir comment vous voulez jongler avec ça. On se dit que c'est quand même intéressant de donner des outils pour les personnes qui n'ont pas ou plus envie de conduire sans permis, pour toutes les raisons possibles.

VRoum  
VROUM  
VRoum

Hiiiiii  
hiiiiii!

**Nous ne voulons pas faire l'apologie du véhicule, de la conduite, et surtout pas du légalisme.**

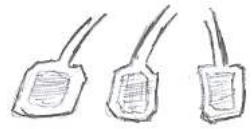
On a essayé d'apporter une réponse à un passage que certain.es ont affronté mécaniquement très jeune et d'autres non. On kiffe le stop sur les longues distances, la fraude des TGV pour fendre le vent et le temps et on chevauche nos vélos au quotidien. Mais l'idée de pouvoir conduire nos camions pour prendre la route ou transporter du matos pour des projets collectifs, ça nous excite aussi un peu.

TuT TuT

TuT TuT

On l'a vu comme une sorte de crash-test à taille réelle, on avait envie de tenter ça et de partager notre expérience. Si ça marche, c'est une brèche de plus dans laquelle s'engouffrer, une étoile de plus dans la constellation.

BooM!



# CHAPITRE 1 : LE VÉHICULE DOUBLE-COMMANDE

Le premier point à anticiper sur ce projet, c'est la question du véhicule. Si, dans le cheminement des candidat.es libres, le code est la première étape, dans la vie du collectif, la problématique de la voiture est le point de départ tant la route est longue.

Pour se lancer dans l'apprentissage de la conduite, il vous faut donc un véhicule équipé :

- de doubles-pédales de frein, d'embrayage et d'accélérateur , ce dernier doit être neutralisable pour le jour de l'exam.
- d'un boîtier de contrôle des clignotants, feux et avertisseur sonore.
- de 2 rétros intérieurs
- de 2 rétros à droite
- d'une signalisation « apprentissage »

Choisir d'investir dans une voiture à double commande, ça permet d'appréhender l'apprentissage de manière très personnalisée. Comme de faire le nombre d'heures de conduite qu'on veut (20h ou 60h ça coûte le même prix une fois que t'as ta voiture, mis à part l'essence), d'aller où on veut, quand on veut, même en vacances à la mer, sans contrainte d'horaires de bureaux, selon les rythmes qui nous conviennent.

*Le jour où on a emmené un copain au permis avec notre Clio double-commande pour la toute première fois depuis la création du projet, l'examineur nous a dit « mais, il est trop vieux votre véhicule, il a plus de 6 ans, on peut pas passer l'examen avec ça ». Ah oui, en effet, notre voiture n'est plus toute jeune, elle a 14 ans... Quand on dit qu'il faut faire gaffe aux lois, c'est un peu pour ce genre d'infos capitales.*

*Alors pour l'examen, on a choisi de louer un véhicule double commande, ça coûte un peu d'argent mais le projet reste toujours aussi intéressant, autant financièrement qu'humainement.*



En effet ce merveilleux projet s'appuie notamment sur deux textes de lois<sup>1</sup>. L'un sur « l'apprentissage de la conduite » et l'autre sur « l'examen du permis de conduire ». Il y a une différence de taille entre les deux : pour l'apprentissage, le véhicule que vous utiliserez n'est soumis à aucune limite d'âge, alors que pour l'examen, il doit « avoir été mis pour la première fois en circulation depuis six ans au plus ».

Pour résumer, voici donc les choix qui se présente à vous pour affronter cette douloureuse question du véhicule :

	- de 6 ans	+ de 6 ans
Véhicule déjà équipé double-commande	→ possible d'apprendre a conduire → possible de passer l'examen avec le véhicule	→ possible d'apprendre a conduire → PAS POSSIBLE de passer l'examen avec le véhicule
Véhicule non équipé	→ équiper le véhicule en double-commande → homologuer le véhicule → possible d'apprendre a conduire → possible de passer l'examen avec le véhicule	→ équiper le véhicule en double-commande → homologuer le véhicule → possible d'apprendre a conduire → PAS POSSIBLE de passer l'examen avec le véhicule



1 Voir Index

## Nouvelle vie pour ancienne voiture d'auto-école

Après avoir tenté d'équiper une voiture de doubles-pédales et commandes, on a fini par céder aux sirènes du véhicule d'auto-école d'occasion. Une Clio 2 à 1000€ déjà toute équipée et qui roule correctement, ça reste une affaire très rare à notre connaissance mais ça existe !

Les avantages de l'ancien véhicule d'auto-école :

- la voiture est utilisable de suite et la seule démarche administrative à faire est la carte grise.

Les désavantages :

- au-delà des traditionnels chocs, qui eux peuvent être visibles, des éléments comme l'embrayage prennent cher sur ce genre de voiture et ne sont pas visibles.

- Les véhicules d'auto écoles sont limités à quelques modèles de marque française (clio 3, C3, 207...). Ce sont des véhicules assez coûteux, qu'ils soient équipés ou non. Ne pas utiliser un ancien véhicule d'auto-école vous permet donc d'avoir accès à un plus grand choix de marques et donc de gamme de prix.

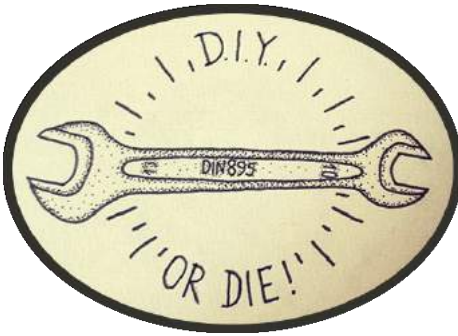
Si vous avez décidé d'acheter une ancienne voiture d'auto-école, le chemin devrait donc être moins long que pour la solution du « Tout DoItYourself » mais il vous réserve quelques bonnes heures à user vos yeux sur les Internet. Pour en trouver, la solution immédiate en 2016 (et nous sommes des jeunes bien de notre époque) est le Bon Coin. C'est la loterie, faut être réactif et persévérant mais des fois ça marche.

Des solutions qu'on a pas essayé mais qui nous paraissent plausibles :

- voir du côté des enchères et des liquidations judiciaires si du matos d'auto-école est bradé ?

- Beaucoup d'auto-écoles louent à un constructeur des voitures pour 18 mois le plus souvent. Lorsque le véhicule revient chez le constructeur, celui-ci le déséquipe avant de le revendre. Il est peut-être possible de racheter la vago avant qu'elle soit déséquipée.

Dans tous les cas, si vous achetez un véhicule d'auto-école, vérifiez bien que la carte grise porte la mention « véhicule école » sur la partie Z.1 (nouveau modèle de carte grise), c'est votre sésame.



## Faire un véhicule soi même

Il est aussi possible de faire l'apprentissage sur une vago équipée par vos soins en double commande. Les principaux avantages sont le prix et la simplicité à trouver un véhicule de moins de 6 ans non équipé. Si vous choisissez ce chemin fabuleusement tortueux y'aura pas mal d'étapes à connaître avant de se lancer.

*On avait choisi cette voix là dans un premier temps mais on a abandonné au bout d'un an et demi à cause des galères successives qui s'aggloméraient sur notre chemin.*

Déjà il faut bien choisir le véhicule qu'on veut équiper. Les critères de sélection à prendre en compte sont plutôt d'ordre administratif.

Il faut essayer de trouver un constructeur dont le service « homologation » vous autorisera à modifier un de ses véhicules (gratuitement si possible). Puis vous verrez avec lui quelles seront les conditions à respecter dans le cadre de l'installation des 3 pédales supplémentaires et du boîtier électronique (clignos, feux et klaxon). Selon son humeur, il vous autorisera à faire :

- soit les travaux vous même (ça vous coûtera le prix des pédales et du boîtier électronique)
- soit à passer par un.e garagiste lambda (idem + 100€ de main d'œuvre)
- ou alors à faire appel à un installateur agréé (800/1000€ ttc).

Il y aura plus qu'à ajouter les rétros supplémentaires pour l'accompagnateur et un beau panneau de toit pour prévenir les autres véhicules qu'on risque d'être un peu dangereux.

*Avant la Clio, on a essayé d'équiper une Ford nous même en perçant le plancher côté passager pour tenter d'y mettre des pédales qu'on avait choppé sur le bon coin. Il n'y a que certaines marques de voiture qui ont des doubles pédales conçus spécialement pour leurs modèles et c'est pas le cas pour Ford. On a donc acheté des doubles pédales universelles (voir la marque « he-man »). Ça demande des bonnes connaissances en méca, en électronique pour le boîtier double-commande et un peu de chance pour chopper le tout. On a réussi l'install, mais on a oublié de demander avant au constructeur si on avait le droit de faire ça nous-même. La situation devenant trop complexe, on a laissé tomber cette idée là et revendu la voiture.*

Toutes ces modifications ne serviront à rien si le véhicule n'est pas homologué par ceux qu'on appelle sobrement « la clé de voûte pour une chute exemplaire du capitalisme » aka la « DREAL » (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement). Y'en a une dans chaque région. C'est ce service qui examinera le véhicule une fois modifié et qui jugeront si sa carte grise mérite bien l'appellation « véhicule école ». Le sésame pour prendre la route en toute légalité. Il faut être irréprochable à leurs yeux.



En gros ça veut dire remplir toute cette liste de critères :

- véhicule de série
  - 4 places assises minimum
  - PTAC <3,5 Tonnes
  - volant à gauche
  - double commande : frein, embrayage et accélérateur, ce dernier doit être neutralisable pour le jour de l'exam.
  - un boîtier de contrôle des clignotants, feux et avertisseur sonore.
  - 2 rétros intérieurs
  - 2 rétros à droite
  - panneau de toit avec mention « apprentissage »
  - titre de circulation du véhicule (on sait pas trop c'est quoi)
  - notice descriptive ou Certificat de conformité du véhicule de base
  - l'attestation du constructeur autorisant la modification du véhicule
  - attestation de conformité du fabricant des rétros ajoutés
  - attestation de la personne (même un.e shlag) ayant fait les travaux d'installation stipulant que le tout a été fait selon les règles de l'art et que les fonctions du véhicule sont inchangées
  - contrôle technique effectué après la transformation du véhicule
- Donc une fois que t'as rempli ça mon pote t'as compris !  
Fais ta carte grise et lance toi dans une carrière de bureaucrate.





## Signalisation et rétroviseurs

Que vous ayez choppé une voiture d'auto-école ou une porsche à laquelle vous rajoutez vous-même des doubles commandes, il vous faudra revoir les rétroviseurs (souvent enlevés sur les voitures d'auto-école d'occaz) et la signalisation.

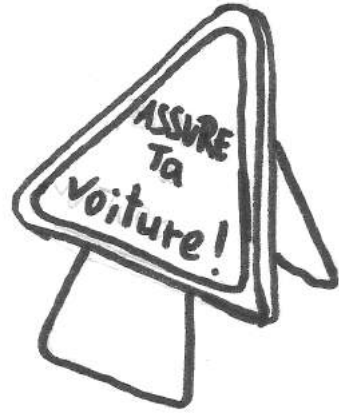
Les rétros supplémentaires pour l'accompagnateur.trice, c'est simple, il en faut obligatoirement un en plus à l'intérieur (central) et à l'extérieur droit. Le rétro supplémentaire à gauche n'est pas obligatoire mais bon, ça coûte pas grand-chose, ça fait un peu plus de sécurité et c'est joli en cas de contrôle. On trouve facilement en magasin ou sur les Internets ces rétros car ils sont aussi destinés à la conduite accompagnée. C'est plutôt bon marché et ça nécessite pas de percer le rétro d'origine.

Pour la signalisation, nos véhicules n'ont pas le droit au doux nom d' « auto-école » mais à celui d' « apprentissage ». Deux solutions : le marquage sur carrosserie ou le panneau de toit. Le marquage « apprentissage » doit être « placée à l'avant et à l'arrière du véhicule de manière nettement visible pour les usagers circulant sur la voie publique », c'est la loi qui le dit, à vous de l'interpréter.

Le panneau doit mesurer entre 40 et 50 cm de large et entre 12 et 15cm de haut. Du peu de recherches qu'on a fait, un panneau aimanté aux bonnes dimensions coûterait entre 100 et 150€, avec écrit « auto-école ». Il vous reste donc un petit taf de peinture à faire pour écrire « apprentissage ». Pour les budgets serrés équipés de chaussures dites « chaussures qui courent vite », les panneaux des vrais auto-écoles sont aimantés, il suffit d'en trouver une stationnée loin de toute surveillance. L'avantage de chopper un panneau plutôt que de faire un marquage, c'est que le panneau est aimanté et que votre caisse peut donc redevenir une voiture tout à fait normale en apparence quand vous le voulez.



## Assurance



L'assurance faisait parti de nos grosses appréhensions en nous lançant dans le projet, aussi bien sur notre capacité à trouver quelqu'un.e voulant bien nous suivre que sur le potentiel tarif affiché. Nous avons fait le choix de nous monter en tant qu'asso, afin que personne ne soit vraiment propriétaire du véhicule. Les quelques assureurs que nous avons contacté nous ont refusé à la fois parce qu'on était une asso mais aussi à cause du projet en lui-même. Tuons le suspense tout de suite, en tant qu'asso faisant conduire des personnes qui n'ont pas le permis, seule la MAIF a bien voulu nous assurer et pour un tarif moins catastrophique que nos prévisions (780€ par an pour une Clio 2 de 2001). Peut-être que d'autres auraient bien voulu, personnellement on s'est contenté.e de ça.

Concernant les particulier.es, il y a des témoignages sur Internet de daron.nes qui arrivent à faire des extensions de garanti pour enseigner à leurs enfants à partir de leur assurance d'origine. Quid lorsque le lien est affinitaire et non familial et qu'on a pas 25 ans d'expérience de conduite sans accident ?

En cas de refus de votre dossier par les compagnies d'assurance, vous pouvez en dernier recours faire appel au Bureau Central de Tarification, un organisme d'état qui oblige une compagnie d'assurance à vous prendre sous contrat et en fixe le montant. On vous laisse regarder la procédure sur leur site mais il faut savoir que c'est une démarche longue (45 jours d'absence de réponse de la part de l'assurance puis 2 mois de traitement du dossier par l'organisme) et que le tarif fixé risque d'être élevé.

Pour info, l'assurance devra remplir un papier que la pref<sup>2</sup> vous aura envoyé en même temps que la convocation pour l'examen. Ce papier est un des premiers que vérifie l'examineur.trice.

---

2 Voir Index

## Véhicule pour l'examen

Du coup, pour l'examen, voici les 2 options dont nous sommes sûres :

- louer un véhicule pour le jour de l'examen.
- l'autre option reste peu réalisable selon nous, mais vraiment classe. Il s'agirait d'investir dans un véhicule de moins de 6 ans déjà équipé ou équipé par vos soins. Comme ça, vous pourrez apprendre ET passer l'examen avec votre véhicule. Cette option nécessite beaucoup d'argent et un renouvellement régulier de voiture, quand les 6 années de votre soit-disant carcasse seront écoulées.

Quelques hypothèses à creuser mais qu'on a pas essayé :

- se renseigner auprès du service<sup>3</sup> où vous vous inscrivez. Il y en a peut-être certains qui prêtent (gratuitement?) un véhicule pour le jour de l'examen. On en a eu un petit écho une fois...
- des auto-écoles associatives existent qui ont comme cible les précaires. Il doit être possible de faire un partenariat avec ce genre de structure qui peut être sensible à votre démarche.

Dans tous les cas, si vous prévoyez de passer votre examen avec un véhicule différent de celui avec lequel vous avez appris, pensez à vous faire la main un peu avant car chaque voiture a ses particularités et se conduit différemment.

## Point location

Il y a quelques petites choses à savoir concernant la location. Les loueurs se font rares, renseignez vous avant car il n'y en a pas partout.

Ça pose la question du lieu d'inscription car c'est peut-être plus simple et moins long de passer son permis dans une petite ville, mais vous n'y trouverez sûrement pas de loueur.se. Et ça coûtera quelques kilomètres en plus de la faire venir d'une plus grande ville.

---

<sup>3</sup> voir Index



Il faut bien regarder les forfaits que proposent les loueur.ses, car les prix ne sont pas les mêmes pour une heure de conduite simple et pour l'examen. Et il faut aussi faire gaffe aux contraintes pour les accompagnateur.trices et pour les apprenti.es. Certain.es loueur.ses ne louent qu'à des accompagnateur.trices de plus de 28 ans et à des apprenti.es qui ont fait au moins 20h en auto-école. Le jeu c'est de trouver le.la loueur.se avec le moins de contraintes possibles. Bonne chance !

Un peu moins carré et moins propre aux grandes villes, de plus en plus de moniteur.trices « indépendant.es » proposent leur service sur Internet (retour sur le bon coin) pour préparer les candidat.es libres. On suppose qu'ils.elles accompagnent leurs « élèves » à l'examen de la conduite. Il doit donc être possible de faire 2-3 heures avec eux.elles pour se faire la main sur la voiture puis passer l'exam. Vu qu'ils.elles exercent en dehors du cadre des auto-écoles, y'a moyen que ce soit des bon.nes schlags avec qui négocier.



## La mécanique peut-elle casser des criks ?

Une caisse d'apprentissage c'est un peu malmené et du coup il faut penser aux pépins mécaniques. Dans un premier temps c'est pas mal de se renseigner sur les véhicules assez simples à réparer ou pas trop cher à l'entretien. Prévoir un peu de thunes et /ou beaucoup de temps pour les coups durs et inattendus. Avoir dans ses valises quelques camarades qui gèrent à la clé de 12. Se mettre bien avec les garagistes du coin. Ou trouver un garage associatif dans le secteur sont autant de pistes à avoir en tête pour palier aux aléas du bitume.

## Si c'était à refaire

Durant l'écriture de cette brochure, on nous a plusieurs fois demandé ce qu'on ferait si on devait refaire le projet concernant le choix du véhicule, avec l'expérience qu'on a aujourd'hui. En réalité, on est bien incapable de donner une réponse à cette question théorique. Le choix entre un véhicule de moins ou de plus de 6 ans, entre une voiture déjà équipée ou non dépend de nombreux paramètres. Notre seule réponse peut donc être de lister ces paramètres selon nous :

- le nombre de personnes préparant le permis : plus vous êtes nombreux,es, plus vite il deviendra avantageux d'avoir votre véhicule pour l'examen.
- vos compétences en mécanique et le temps que vous êtes prêt.es à y passer
- la pérennité de votre projet : est-il voué à durer 8 mois ou 10 ans ?
- votre capacité à brasser de l'argent
- le lieu où vous habitez et où vous passez le permis : est-il possible de trouver une voiture pour l'examen pas loin ?







## CHAPITRE 2 : L'ACCOMPAGNATEUR.TRICE

Pour avoir le droit de s'asseoir à côté d'une personne sans permis et de tenter de lui transmettre ses connaissances en terme de pilotage y'a pas grand chose à faire.

Il suffit d'avoir le permis (de la catégorie B) depuis plus de 5 ans sans interruption et c'est tout. Il existait avant une formation obligatoire d'une après-midi mais celle-ci a été supprimé en 2016. Maintenant qu'elle n'existe plus, il peut être pertinent de s'entraîner à l'usage des doubles-pédales avec une personne qui a déjà le permis. La suppression de la formation payante ouvre la possibilité de se faire accompagner par plusieurs personnes, ce qu'on conseille ne serait-ce que pour quelques heures.

Légalement c'est totalement interdit de se faire payer pour faire conduire une personne dans ce cadre là. Après chacun.e trouve un moyen à sa sauce de compenser les gentils services et tout le temps passé de l'accompagnateur.trice dans le véhicule. Sauce curry, salade tomates oignons..

Il est temps de prendre la route. A chacun sa manière de l'appréhender, et de respecter (ou non) les règles qui régissent son utilisation. Dans tous les cas, il est important de savoir que l'entièreté de ce que fait la personne apprenante au volant est sous la responsabilité légale de l'accompagnateur.trice. En gros, si la personne au volant grille un feu rouge et que par malchance, ou juste par logique état-urgentiste, un.e flic se trouve là et qu'il.elle vous arrête, c'est l'accompagnateur.trice qui prend l'amende et surtout qui perd les points.

Par contre, le statut associatif avec la structure propriétaire de la voiture est assez avantageux concernant les retraits de point en cas de flash (jusqu'à ce que le gouvernement décide d'obliger les entreprises à balancer leurs employé.es...).

Au delà du côté légal, devenir accompagnateur.trice c'est un engagement qui nécessite d'avoir un peu de temps, d'énergie à mettre là dedans et une bonne entente avec les personnes accompagnées. En gros il faut imaginer passer une quarantaine d'heures avec la même personne dans un laps de temps assez court et au devant de situations qui peuvent s'avérer un petit peu crispante pour les 2 protagonistes. Faire se lancer quelqu'un sur le périph', à 80 km/h au milieu

de la circulation quand t'as jamais fait ça avant, ça demande un peu de calme, de sérénité et de pédagogie.

« Vas-y ! Vas-y ! Accélère ! Passe la 4 ! Monte à 70 ! Appuie ! Ai pas peur ! Contrôle, cligno, angle mort et tu t'insères ! Mets toi dans le flux ! Passe ta 5 ! Monte à 90 ! Appuie ! Ai pas peur ! Appuie ou c'est moi qui appuie ! »

Ça y est, le pote assis à côté de moi dans la voiture, d'habitude si stoïque, vient de se transformer en entraîneur de foot pour gamins encourageant son fils en pleine contre-attaque. Il va falloir qu'on discute pédagogie...

Le truc bien dur c'est aussi d'arriver à transmettre ses connaissances sans avoir les méthodes de pédagogies appropriées. C'est aussi ça la magie de l'expérimentation.



## CHAPITRE 3 : CANDIDAT.E LIBRE

Les prix pratiqués par les auto-écoles pour les inscriptions aux examens du code ou de la conduite sont uniquement des frais de dossier et d'accompagnement qu'ils se mettent dans la poche. Depuis juin 2016, l'inscription au code coûte en effet 30€ mais celle à l'épreuve de la conduite reste gratuite.

### Candidat.e libre versus Préfecture

Notre projet rentre dans le dispositif des « candidat.es libres » que permet la loi sur le permis. Voici la partie un peu plus perso et administrative de l'iceberg, le chemin à suivre à travers les méandres de la préfecture, avec comme pierre angulaire les CERFA n°14866\*01 ref 02 et n°14948\*01 Ref 06, aka « votre dossier d'inscription ».

Être candidat.e libre, au code et surtout pour la conduite c'est entrer dans une phase d'intense communication avec l'État, ou au moins avec ses représentant.es. Quelque soit la structure qui gère les permis dans votre département (pref, DDT, centre d'examen...), le fonctionnement normal semble de ne donner aucune nouvelle jusqu'à recevoir une convocation moins d'un mois avant la date fatidique. Pour éviter les surprises de dernière minute, il est donc toujours de bon ton d'appeler bien avant le service en question afin de savoir quel mois ils pensent vous inscrire. Certains services sont sympas et acceptent que vous leur donniez des dates auxquelles vous n'êtes pas dispo par exemple. Par contre, une fois sur deux ils se plantent et vous convoquent à ces dates là... Le fait de demander un report est aussi possible par un simple coup de fil, notamment si la personne en face a déjà entendu votre voix avant, en tout cas dans les plus petits services.

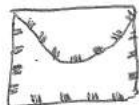
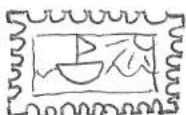
Dans votre rapport à l'administration, n'oubliez pas que l'inscription en candidat.e libre est encore un cas très rare. N'hésitez donc pas à rappeler certains détails que les administratif.ves peuvent avoir oublié, comme le fait de

vous renvoyer votre dossier d'inscription (ou un justificatif) pour prouver que vous êtes bien en apprentissage en cas de contrôle de police.

Vous pouvez choisir dans quelle préfecture vous inscrire. Certaines n'obligent pas à ce que votre domiciliation soit dans son territoire. Sinon, faites vous domicilier chez une personne (qui aime vous transmettre du courrier) du département choisi. Le choix d'une préfecture différente que celle d'origine peut être intéressant pour des questions de délai, de difficulté de l'épreuve (parcours dans grosse ville...), parce que vous avez trouvé un loueur.se pas cher là-bas ou parce que certaines préfectures prêteraient des véhicules double-commande aux candidats libres.

## Le code

Plutôt que payer cher pour apprendre le code dans une auto-école, faites ça gratuitement et chez vous, c'est plus joyeux. L'unique condition pour s'inscrire en candidat libre est d'avoir 16 ans minimum<sup>4</sup>.



### Inscription au code

Une réforme de l'examen du code a eu lieu en juin 2016. Jusqu'en juin 2017, ce sera une période de transition entre deux systèmes et donc un joyeux bordel. Les examens se dérouleront dans des boîtes privées (La Poste et SGS) mais le système n'est pas encore appliqué partout en France et ne concernent que certaines villes. D'ici juin 2017, ce sera partout et dans tous les cas, c'est 30€. En attendant, bonne chance !

La première étape des démarches administratives est l'obtention d'un numéro NEPH. Si vous êtes déjà passé en auto-école, vous en avez déjà un, noté sur votre dossier personnel à récupérer (voir page 35).

Si vous partez de zéro, il faut imprimer les deux pages du document Cerfa n°14866\*01 Ref 02 en couleur et recto verso, intitulé « demande de permis de conduire par l'inscription à l'examen ou attestation d'une formation », ainsi que

---

4 arrêté 16/06/2013

le Cerfa n° 14948\*01 Ref 06 « demande de permis de conduite – format de l'Union Européenne ». Une fois le dossier en main, dûment remplis, ajoutez-y une photocopie de pièce d'identité, 3 photos d'identité, 2 enveloppes A4 timbrées libellées à votre adresse et une petite lettre précisant que vous êtes en candidat.e libre. Envoyez tout ça à la Pref de votre choix.

Si vous êtes dans une ville où l'examen du code est toujours pris en charge par la pref, cette démarche suffit pour vous inscrire. Pour payer les 30€, direction <https://timbres.impots.gouv.fr/> , ya un encadré sur la droite dans "les autres services de la DGFIP" qui propose tout en bas "paiement de la redevance de l'épreuve théorique générale du permis de conduire". Les temps d'attente pour avoir une date d'examen sont assez variables en fonction des départements (entre 3 à 8 mois environ). Et il faut surtout pas hésiter à appeler régulièrement pour savoir où en est votre demande car il se peut qu'ils vous fixent une date mais qu'ils vous préviennent au dernier moment. Si vous sentez que vous serez pas prêt.e quelques semaines ou jours avant l'exam, ça vaut le coup d'appeler pour décaler votre date, ou au moins demander si c'est possible. Si vous y allez et que vous vous plantez, vous devrez vous réinscrire et votre dossier redescend en bas de la pile.

Dans le cas où La Poste et SGS ont pris le contrôle, la Pref vous renverra votre dossier avec le numéro NEPH. Vous pouvez maintenant vous inscrire sur leur site internet [www.lecode.laposte.fr](http://www.lecode.laposte.fr) ou [www.objectifcode.com](http://www.objectifcode.com). Vous pourrez y réserver un créneau. Ça permet de se synchroniser avec des camarades qui s'inscrivent pour la même session.

Vous aurez ensuite tout le loisir d'apprendre le code de la route, de plusieurs manières différentes :

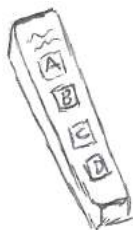
- choper un ou plusieurs bouquins de code de l'année en cours. C'est assez incontournable. Parfois c'est expliqué différemment d'un bouquin à l'autre, ça peut aider de confronter des infos.

- choper des séries de tests, les plus récentes possibles. Il y en a quelques unes en ligne à télécharger (DVD code Rousseau sur le site torrent 411), et on peut se les faire tourner.

- se mettre en mode cours et échange de savoir avec quelqu'un.e qui a le permis (et qui se souvient bien de son code) ou une autre personne qui prépare le code.







## L'examen

Le jour J, pas de panique, tout va bien se passer. Présentez vous avec une pièce d'identité et tout ce qui est demandé sur votre convocation, il peuvent vous recaler sinon ! Il se peut qu'il n'y ait pas d'accueil ou de guichet dans le centre d'examen. Dans ce cas, il suffit d'être attentif.ve aux appels de noms devant les salles. Les noms des candidat.es libres sont appelés après les auto-écoles. On vous conseille de regarder avant la date clé à quoi ressemble les boîtiers qui permettent de répondre aux questions. Rien de bien compliqué mais c'est toujours désagréable de le découvrir sur le moment.

Pour la Poste et SGS, les examens se déroulent dans des lieux nettement moins formels : recoin d'un bureau de Poste, salle d'attente d'un centre de contrôle technique... Vous devez venir avec votre carte d'identité et votre convocation. L'examen se déroule sur des tablettes tactiles avec un casque pour l'audio. Les questions sont réalisées selon de nouvelles formes comprenant des images fixes mais aussi des vidéos visibles une seule fois. Essayez plus de tricher, même si la salle est remplie de potes, les questions sont pas les mêmes d'une tablette à l'autre. Les résultats sont reçus par mail.

Vous devrez répondre à 40 questions et la sixième erreur est synonyme d'échec à l'examen. A chacune des questions, 4 réponses sont proposées. Plusieurs peuvent être bonnes mais il y a toujours au moins un choix à éliminer. Sur le contenu des questions, comme vous le verrez lors de vos tests, la plupart relève de la logique, quelques unes font appel au par cœur. Le plus important est de saisir la logique propre à l'examen. Les formulations peuvent être assez traîtres et sont choisies avec précision. Les mots doivent être pris au pied de la lettre. « Pouvoir » et « devoir » sont des grands classiques. Lorsqu'on vous demande à quelle vitesse vous « pouvez » rouler sur autoroute, vous devrez par exemple répondre 130km/h et toutes les vitesses inférieures.

En résumé, pour obtenir un numéro NEPH (même s'il est toujours bien de vérifier au près de votre pref) :

- le Cerfa n°14866\*01 Ref 02 en couleur et recto verso
- le Cerfa n° 14948\*01 Ref 06 en couleur
- une photocopie de pièce d'identité
- 3 photos d'identité
- 2 enveloppes A4 timbrées libellées à votre adresse
- une petite lettre précisant que vous êtes en candidat.e libre

Pour l'inscription à l'examen :

- soit à la Pref, en même temps que le NEPH
- soit sur [www.lecode.laposte.fr](http://www.lecode.laposte.fr) ou [www.objectifcode.com](http://www.objectifcode.com)

Le jour de l'examen :

- Une pièce d'identité
- La Convocation

Attention, lorsque vous remplissez le Cerfa n°14866\*01 Ref 02, vous devez cocher « non » concernant la conduite « supervisée » et « anticipée ». Le dispositif des candidat.es libres est différent de ces deux cas.

Ça fait déjà une demi-heure que j'attends dans le hall d'entrée du centre d'examen en banlieue de la métropole. Pas d'accueil, personne pour répondre à deux, trois questions qui pourraient rassurer. Les élèves des auto-écoles se déplacent en meute derrière leur moniteur. On se capte rapidement entre candidats libres, les seuls zonards qui se sont pointés tous seuls, principalement des personnes qui ont déjà le permis et qui veulent passer un permis moto. Les potes ont prévu de ramener les bières après l'exam. Dernière vérif des documents.

Merde, j'ai pas pris une enveloppe assez grande. Tentative de négociation avec la porte de prison qui surveillera l'exam. Y'a pas moyen de ramener une enveloppe après. C'est le retour à la maiz en mode défaite assuré si je trouve pas un truc d'ici 15 minutes et que des magasins de mauble à 3 km à la ronde. J'appelle les potes.

BRANLE-BAS DE COMBAT. LA VOTURE DE L'AUTO-ECOLE SE TRANSFORME EN CASSE DE  
EASTAND FURIOUS DE L'AUTRE COTE DE LA VILLE, LE NOS EST ACTIVE ! IC, LES  
EVEES DES AUTO-ECOLEES  
APPELE. JE FAYS DES ALLER-  
LI EXTERIEUR.

CANDIDATS

LANCENT

DÉSOLÉ.

PREMIÈRE

ARRIVE.

LE CREW

QUI EST

EN AVANCE.

HA!

COMMENCENT A ETRE

RETOURS AVEC

LES AUTRES

LIBRES NE

DES REGARDS

UNE

CASSE

C'EST

BIERE

ARRIVÉ

HA!

Le crew enveloppe arrive dans la foulée. Ouf, je me faufile dans la salle, pas eu le temps de stresser sur l'exam en lui-même, c'est parti !

# La conduite

## Inscription à l'épreuve de la conduite

Dans les ordis du Ministère de l'Intérieur, votre succès au code est enregistré. A vos côtés un.e ou plusieurs potes prêt.e.s à vous accompagner et une voiture double pédale flambant neuve ou presque. Vous pouvez maintenant vous inscrire à l'épreuve de la pratique. La logique voudrait que vous renvoyiez votre dossier à la même Pref avec une petite lettre sur papier libre pour préciser que vous souhaitez vous inscrire en candidat.e libre et qu'il faut vous renvoyer le dossier ou un justificatif afin d'être en règle en cas de contrôle des forces de l'ordre.

Vous pouvez aussi décider de changer de préfecture, dans ce cas-là ça peut être opportun de leur passer un petit coup de fil avant et de préciser dans la lettre que vous êtes en transfert. Normalement, le cerfa doit être envoyé avec (encore et toujours) une photocopie de pièce d'identité, 3 photos d'identité, 2 enveloppes A4 timbrées libellées à votre adresse et une petite lettre précisant que vous êtes en candidat libre. On vous conseille tout de même de passer sur le site de la pref pour vérifier que c'est bien le cas dans votre département.

Quelques jours après l'envoi, rappelez le service concerné pour confirmer qu'ils ont bien reçu le papier et leur rappeler qu'ils doivent vous le renvoyer (ou un autre justificatif) pour que vous puissiez conduire.

Autre élément obligatoire dans votre voiture lorsque vous conduisez : le livret d'apprentissage. Il peut se commander pour 2€ sur amazon ou sur le site de la Documentation française, il est plus difficile à trouver ailleurs a priori. Il peut aussi se faire en DIY. Le texte de l' « arrêté du 29 juillet 2013 relatif au livret d'apprentissage de la catégorie B du permis de conduire » (trouvable sur le site [legifrance.gouv.fr](http://legifrance.gouv.fr)) comporte en annexe toutes les informations à copier-coller pour faire un livret d'apprentissage « sur papier libre ».

Le livret d'apprentissage est individuel et vous devez y consigner toutes vos heures de conduite, toutes vos avancées en cochant les cases des étapes pré-définies. Avouons-le, au-delà de l'obligation administrative, ces étapes sont

plutôt pratiques pour faire le point sur l'avancement d'un apprentissage qui aura une validation très normée, l'examen du permis. Si vous décidez de le remplir uniquement la veille de l'examen, ça peut vous jouer des tours. Se faire contrôler par les flics sur l'autoroute alors qu'il n'y a que deux heures de conduite notées sur le livret, c'est a priori un mauvais plan. Vous n'êtes sensé.e mettre les roues sur une autoroute que lorsque votre accompagnateur.trice juge que vous en êtes apte. A savoir aussi, certains coins des grandes villes seraient interdits à l'apprentissage de la conduite. Il faut contacter sa pref pour avoir les infos sur ce point semble-t-il.



En résumé, pour s'inscrire :

- le Cerfa n°14866\*01 Ref 02 en couleur et recto verso
- une photocopie de pièce d'identité
- 3 photos d'identité
- 2 enveloppes A4 timbrées libellées à votre adresse
- une petite lettre précisant que vous êtes en candidat libre

Ça y est, c'est le Jour K ! On se déguise un peu, on met des vêtements dans lesquels on est à l'aise mais sans trop de trous, les mêmes chaussures que celles avec lesquelles on a appris à doser l'embrayage, on nettoie la voiture. Tout brille, tout roule. Phares, tableau de bord etc, checker tous les éléments des vérifs extérieurs pour être sûr qu'ils marchent bien peut être une bonne idée. On vérifie aussi trois fois qu'on a bien tous les bons documents (du cerfa à l'enveloppe timbrée de la bonne taille). Normalement, la pref a aussi dû vous envoyer un formulaire à faire remplir par votre assurance pour attester que le véhicule est bien sous contrat.

Concernant l'accompagnement, la convocation qu'on a reçu de la pref précisait qu' « un accompagnateur.trice titulaire du permis de conduire est autorisé.e à assister à l'épreuve ». Vous pouvez donc vous pointer avec votre accompagnateur.trice, ou avec n'importe qui d'autre.

Légalement, l'examen dure 32 minutes (25 minutes de conduite dont 5 en autonomie et les sept autres minutes pour les vérifs etc).

De notre expérience, l'examen débute par la vérification des papiers du véhicule et de le.la candidat.e. Ça peut se faire entre l'inspecteur.trice, placé.e à l'avant du véhicule, et l'accompagnateur.trice, à l'arrière. Du coup le.la candidat.e se retrouve à poireauter à l'extérieur, ce qui peut être assez stressant. Ensuite, l'installation au poste, normalement vous avez du réviser ça.

Les questions de vérif peuvent être posées au début, au milieu ou à la fin de l'examen. Il y en a une pour l'intérieur et une pour l'extérieur, plus une question de sécurité routière et elles sont définies au hasard selon les numéros du kilométrage du véhicule. Ça représente 3 points dans l'examen. Dès que vous savez avec quel modèle de voiture vous allez passer l'examen, vous pouvez trouver sur youtube des tutos correspondants pour les questions extérieures et intérieures.



Il y a deux manœuvres à effectuer durant l'examen : un freinage de précision et une manœuvre en marche arrière parmi celles-ci :

- Marche arrière en ligne droite.
- Marche arrière en arrondi ou en angle.
- Rangement en créneau.
- Rangement en épi.
- Rangement en bataille.
- Demi-tour.

Ça c'est la théorie, dans la pratique on s'est déjà retrouvé à devoir faire des manœuvres en marche avant pour l'exam...

Point de vue notation, vous réussissez l'examen si vous ne commettez pas d'erreur éliminatoire et si vous obtenez un minimum de 20 points sur l'échelle de l'examineur. Chaque compétence est noté entre 0 et 3 selon votre maîtrise.

Est considéré par la loi comme éliminatoire « toute action, non-action ou tout comportement dangereux du candidat » qui met en cause la sécurité du bordel. Vous êtes aussi éliminé.es si vous commettez les infractions suivantes :

- circulation à gauche sur une chaussée à double sens
- franchissement d'une ligne continue
- circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence ou les voies réservées
- non-respect d'un signal prescrivant l'arrêt
- circulation en sens interdit

Voilà pour le déroulé de l'épreuve. Après, on vous laisse checker sur Internet les 1312 tutos sur comment réussir son examen, qu'est-ce qu'on attend de vous etc. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un exam très codé qui a son lot de théâtralité. Il ne suffit pas de regarder votre rétroviseur, vous devez rendre visible à l'examineur le fait que vous regardez votre rétroviseur.









## Passer son permis en candidat.e libre à 100%, à 50% ou à 66,6% ?

Lorsqu'on discute avec des personnes, des questions émergent souvent sur des possibilités de passer son permis en parti en candidat.e libre et en parti en auto-école. Essayons de répondre à tous les profils :

- passer son code en candidat.e libre et la conduite en auto-école : c'est le plus tentant a priori. C'est vrai que passer le code en candidat.e libre c'est vraiment simple, alors que pour apprendre à conduire c'est plus compliqué. Des échos qu'on a, c'est possible mais vraiment pas génial. En règle générale, les auto-écoles devraient vous accepter mais vous voient d'un mauvais œil et vous feront aucun cadeau financièrement. Ne passer que la conduite vous coûtera aussi cher que la formule « code + conduite » qu'utilisent les auto-écoles. Donc passer son code en candidat.e libre pour aller ensuite en auto-école ne veut pas dire économiser le prix du code malheureusement.

- commencer en auto-école puis finir en candidat.e libre : c'est possible, il suffit de demander à récupérer son dossier d'inscription (et son livret d'apprentissage si on a commencé la conduite). Par contre, pour ce qui est de se faire rembourser ce qu'on a déjà payé, c'est mort !

- quasi tout faire en candidat.e libre et prendre quelques heures en auto-école avant l'examen : on a pas tenté du tout, a priori non. Par contre avec un moniteur.trice indépendant.e trouvé sur le net, ça paraît possible. (voir au Point Location page 16 pour plus de détails)

Personnellement, on vous conseille plutôt de tout faire en candidat.e libre, nous c'est ce qu'on a fait, et ça a marché !





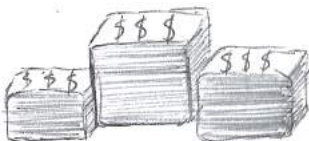
## Déjà inscrit.e en auto-école ? Récupérer son dossier

Si vous avez déjà fait un tour par la case « auto-école », nul besoin d'imprimer le cerfa normalement nécessaire à l'inscription aux épreuves du permis car la/le secrétaire de votre auto-école a dû s'en charger pour vous (et vous faire payer cher pour ça!). Concrètement cette page recto-verso constitue un dossier unique contenant toutes vos informations et les seules preuves que vous avez réussi ou raté une épreuve (bon, peut-être dans un ordi de la pref y'a une autre trace quelque part...). Même si vous changez de préfecture, c'est toujours le même dossier que vous devez envoyer et donc ne l'égarez jamais ! Le fait d'avoir récupéré ce papier prouve donc que vous vous êtes détaché du système capitalo-éducatif pour vivre l'aventure du libre, youpi !

De même, le carnet d'apprentissage témoigne de votre avancement, du nombre d'heures conduites etc. Si vous quittez votre auto-école après avoir commencé à conduire, il est donc important de récupérer ce document pour ne pas recommencer à zéro dans votre calcul (tout théorique) des heures passées derrière le volant.


Si votre auto-école a fermé entre-temps, vous devez appeler la Pref/centre d'examen du département de votre auto-école. Ils vous enverront un dossier pour une demande de duplicata où il faut notamment indiquer la date de chaque échec ou réussite d'examen (dans le cas échéant). Le traitement du dossier peut être long.

# LES THUNES



L'argent on aime pas bien mais on sait que ça rentre grave en compte. On en parle déjà pas mal tout au long de la brochure mais on s'est dit que ça serait pratique d'avoir un coin qui détaille les frais liés à ce projet. C'est une sorte de budget mais avec seulement une colonne « sortie », on vous fait confiance pour être imaginatif.ve en ce qui concerne les entrées, de la bouffe de soutien au plan vendanges collectives en passant par tout plein d'autres choses. Et oubliez pas que plus vous êtes nombreux.ses, plus c'est rentable !



Le véhicule			
Ancienne voiture d'auto-école		Voiture d'auto-école DIY	
Prix de la voiture	De 1000 à 8000 €	Prix de la voiture	
		Double pédale	Entre 100 et 300€
		Double commande	25€
		Passage à la DREAL	86€90
Deux rétros extérieurs		15€	
Un rétro central		3€	
Panneau de signalisation		150€ ?	
Contrôle technique		70€ pour 2 ans	
Carte grise		Entre 100 et 200€	
Assurance pour voiture (pour une Clio 2) et responsabilité civile de l'asso (pour une association à la Maif)		780€ par an	
Frais de méca imprévisible		!!!!	
Autre que la voiture			
Création d'asso		44€	
Inscription à l'examen du code		30€	
Inscription à l'examen de la conduite		gratos	
Un compte en banque pour l'asso ?		48€ par an	
Budget tacos 			
L'essence (à la louche et selon le court du pétrole)		80/100€ pour 40/50h de conduite	
Location d'une voiture spéciale pour l'exam ?		100€ par exam	
Soudoyer un.e inspecteur.trice, ça n'a pas de prix...			

## Index

**DDT (Direction Départemental des Territoires), Centre d'examen, Pref :** il s'agit des différents services auprès desquels vous devez vous inscrire. Selon l'endroit où vous vous inscrivez, vous devrez vous orienter vers l'un ou l'autre.

### **Texte de lois de référence :**

- Arrêté du 16 juillet 2013 relatif à l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur de la catégorie B du permis de conduire à titre non onéreux
- Arrêté du 19 février 2010 relatif à l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire B et B1
- Arrêté du 29 juillet 2013 relatif au livret d'apprentissage de la catégorie B du permis de conduire
- Article R211-3 du Code la Route

**CERFAs :**(à imprimer en recto-verso couleur et rempli à l'encre noir)

- cerfa n°14866\*01 référence 02
- cerfa n° 14948\*01 référence 06

## Foire Aux Questions

### **Personnes « handicapées »**

L'article 10 de l'arrêté du 19 février 2010 relatif à l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire B et B1 spécifie que le véhicule double-commande pour l'examen adapté selon le type de handicap doit avoir maximum dix ans, et non six ans. Il précise aussi le type de double-commande nécessaire selon les adaptations faites pour le véhicule.

L'adaptation d'un véhicule particulier en double-commande auto-école adapté est plus courant pour les personnes en situation de handicap. Il existe donc un petit marché d'occasion de ce type de véhicule. Des aides de type PCH doivent être également envisageable.

## **Personnes n'ayant pas la nationalité française**

L'inscription aux examens auprès de la Pref n'est possible qu'avec un titre de séjour valide.

## **Votre permis a été annulé ou invalidé**

L'inscription aux examens du code et de la conduite sont possibles aussi pour les personnes dont le permis a été annulé ou invalidé. La Pref demande selon les cas une copie de l'injonction de restitution du permis ou du jugement en cas d'annulation judiciaire. On vous laisse checker tout ce qui concerne les délais, les visites médicales et tests psychotechniques. Si l'apprentissage devrait forcément être plus rapide, n'oubliez pas que l'examen de la pratique n'est pas une question de savoir conduire mais de répondre aux normes de l'inspecteur.trice !

## **Passer un autre permis que le B en candidat libre ?**

Des envies de permis remorque ou poids lourd ? L'article 2-II-D de l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire ainsi que l'article R211-3 du Code de la Route évoquent tous les deux des accompagnateur.trices « titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule présentée et en cours de validité ». Cela sous-entend que cette règle ne s'applique pas qu'aux véhicules légers. On est donc face à la même équation que pour le permis B : un.e candidat.e, un.e accompagnateur.trice et un véhicule double-commande.

Pour info, passer le permis poids lourds ne suffit pas à occuper un emploi de chauffeur routier. Il faut pour cela un diplôme qualifiant ou une formation FIMO. Si le taf c'est pas votre truc, une version sans visée professionnelle de l'examen du permis poids lourd existe sous le doux nom C1 97, dans laquelle il n'y a pas les questions sur l'industrie du transport routier.

Les textes de référence sur cette question :

- le code de la route, notamment ses articles R. 211-3, R. 211-4 et R. 221-4 ;
- l'arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire
- l'arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
- Arrêté du 12 mai 2014 relatif au livret d'apprentissage des catégories C1, C1E, C, CE du permis de conduire

