



N° 2382

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 novembre 2014.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA
LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE SUR
LA PROPOSITION DE LOI (n° 1606) DE M. JEAN-CHRISTOPHE FROMANTIN *visant à
accélérer, simplifier et réduire le coût du passage de l'examen du permis de conduire*

PAR M. JEAN-CHRISTOPHE FROMANTIN
Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LE DISPOSITIF ACTUEL DU PERMIS DE CONDUIRE EST À BOUT DE SOUFFLE	6
A. LES DÉLAIS D'ATTENTE POUR LE PASSAGE DE L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE SONT TROP ÉLEVÉS ET ENTRAÎNENT UN SURCÔÛT POUR LES CANDIDATS	8
B. LES CAUSES DE L'ACCROISSEMENT DES DÉLAIS D'ATTENTE SONT NOMBREUSES ET D'ORIGINES DIVERSES	9
C. LES RÉFLEXIONS CONDUITES SUR LE SUJET ONT DÉGAGÉ DES PISTES INTÉRESSANTES MAIS N'ONT PAS ÉTÉ SUIVIES D'EFFETS CONCRETS SATISFAISANTS.....	10
II. LA CRÉATION D'UN « PERMIS PROBATOIRE » FACILITERA L'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE	13
A. UN PERMIS DÉLIVRÉ PAR UN OPÉRATEUR PRIVÉ AGRÉÉ	14
B. LES MODALITÉS DE DÉLIVRANCE ET DE CONTRÔLE DU PERMIS PROBATOIRE	16
C. DES INSPECTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE POURRONT DÉVELOPPER DES ACTIONS PLUS VARIÉES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	16
DISCUSSION GÉNÉRALE	19
EXAMEN DES ARTICLES	21
<i>Article 1^{er}</i> (art. L. 221-1-1 [nouveau] et L. 221-2 du code de la route) : Délivrance du permis probatoire par des certificateurs de droit privé agréés	21
<i>Article 2</i> (art. L. 221-1-2 [nouveau] du code de la route) : Modalités d'agrément des certificateurs et de l'examen du permis probatoire	25
<i>Article 3</i> (art. L. 223-1, 1. 223-1-1, L. 223-1-2 [nouveaux] et L. 223-5 du code de la route) : Modalités de délivrance et de contrôle du permis probatoire.....	26
TABLEAU COMPARATIF	31
PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR	37

MESDAMES, MESSIEURS,

Le permis de conduire est de plus en plus fréquemment requis par des employeurs pour engager des salariés ; il est également essentiel pour pouvoir se rendre sur son lieu de travail. Sa détention revêt ainsi un caractère souvent indispensable dans le cadre de la recherche d'emploi, surtout parmi les jeunes. Il représente en outre, et de façon plus saillante dans les territoires peu pourvus en transports collectifs, une possibilité de mobilité et, par conséquent, de liberté et d'autonomie pour ses titulaires.

Malgré la dimension cruciale que revêt l'obtention du permis de conduire, on doit constater que l'organisation actuelle la permettant n'apparaît pas à la hauteur des enjeux mis en évidence par tous les acteurs qui interviennent en la matière. L'insuffisance de la prévention et de la formation aux premiers secours est régulièrement dénoncée, mais c'est au sujet des délais de passage de l'examen pratique et, par suite, du coût du permis, que les critiques les plus fournies sont émises. Ces dysfonctionnements unanimement dénoncés, dont les causes sont nombreuses, appellent une réponse forte des pouvoirs publics. Pourtant, malgré l'évidence du besoin de réaction, les réflexions conduites jusque-là ne se sont pas traduites par des solutions satisfaisantes.

Face à ce défi, le groupe UDI a choisi d'inscrire dans sa séance d'initiative réservée du 27 novembre 2014 la présente proposition de loi, déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale le 5 décembre 2013.

Elle propose de créer un nouveau type de permis de conduire, le « permis probatoire », qui ne serait affecté d'aucun point pendant une période de deux années. Il serait délivré, non sur avis favorable d'inspecteurs du permis de conduire, mais de certificateurs de droit privés agréés par l'administration, dans le cadre d'un dispositif présentant toutes les garanties exigées par les impératifs de sécurité routière.

I. LE DISPOSITIF ACTUEL DU PERMIS DE CONDUIRE EST À BOUT DE SOUFFLE

Les dysfonctionnements constatés dans l'organisation de l'examen nécessaire pour obtenir le permis de conduire touchent principalement les épreuves relatives au permis de conduire les véhicules de catégorie B, c'est-à-dire de moins de 10 places.

Plus précisément, c'est sur la phase de l'examen pratique de conduite de ce permis que se concentrent l'essentiel des difficultés, dont les causes sont nombreuses. Aucune solution pleinement satisfaisante n'a pour l'instant été trouvée.

Types de permis de conduire actuellement exigés en fonction de la catégorie des véhicules

Type de véhicule	Permis nécessaire	Informations complémentaires
Cyclomoteur : cyclomoteur d'une cylindrée maximale de 50 cm ³ , ou d'une puissance maximale de 4 kw et qui ne dépasse pas 45 km/h de vitesse (catégories L1e pour les 2 roues et L2e pour les 3 roues)	Brevet de sécurité routière (BSR), option "cyclo", c'est-à-dire la catégorie AM comportant la mention additionnelle 108 du permis Ou toute autre catégorie du permis de conduire	Avoir au minimum 14 ans
Moto légère : motocyclette avec ou sans side-car, d'une cylindrée maximale de 125 cm ³ et d'une puissance de 11 kw maximum	Permis A1 Permis A2 Permis A Permis B obtenu depuis au moins 2 ans à condition d'avoir suivi une formation de 7 heures	
Moto (avec ou sans side-car) de 125 à 600 cm ³ maximum	Permis A2	Avoir 18 ans au minimum
Moto d'une autre cylindrée ou puissance (avec ou sans side-car)	Permis A	Avoir au moins 24 ans. La catégorie A peut s'obtenir par formation (7 heures) après 2 ans de détention de la catégorie A2
Tricycle (puissance du tricycle 15 kw ou moins)	Permis A1 Permis A2 Permis A Permis B obtenu depuis au moins 2 ans à condition d'avoir suivi une formation de 7 heures	Si la puissance du tricycle est supérieure à 15 kw, il faut être âgé d'au moins 24 ans et avoir le permis A. La catégorie A peut s'obtenir par formation (7 heures) après 2 ans de détention de la catégorie A2. Dans ce cas, la conduite d'un tricycle de plus de 15 kW est possible à partir de 21 ans.

Type de véhicule	Permis nécessaire	Informations complémentaires
Quadricycle lourd à moteur (catégorie L7e)	Permis B1 et au moins 16 ans, Permis B et au moins 18 ans	
Véhicule de moins de 10 places si le poids du véhicule n'excède pas 3,5 tonnes, attelé éventuellement d'une remorque dont le poids est inférieur ou égal à 750 kg	Permis B	Avoir au moins 18 ans
Véhicule de moins de 10 places si le véhicule est attelé d'une remorque de plus de 750 kg et moins de 3,5 tonnes	Permis BE	Avoir au moins 18 ans. La somme des PTAC autorisée est supérieure à 4,25 tonnes.
Poids lourd de plus de 3,5 tonnes	Permis C	Avoir au moins 21 ans
Poids lourd + remorque supérieure à 750 kg poids total autorisé en charge (PTAC) autorisé : + de 3,5 tonnes)	Permis CE	Avoir au moins 21 ans
Poids lourd avec un PTAC compris entre 3,5 et 7,5 tonnes	Permis C1	Avoir au moins 18 ans
Poids lourd avec PTAC entre 3,5 et 7,5 tonnes + remorque de plus de 750 kg	Permis C1E	Avoir au moins 18 ans
Voiture avec une remorque de + de 3 500 kg de PTAC	Permis C1E	Avoir au moins 18 ans
Véhicule de plus de 9 places	Permis D	Avoir au moins 24 ans
Véhicule de plus de 9 places + remorque supérieure à 750 kg	Permis DE	Avoir au moins 24 ans
Véhicule de 16 places maximum + conducteur, de 8 mètres de long maximum	Permis D1	Avoir au moins 21 ans véhicule de 16 places maximum + conducteur, de 8 mètres de long maximum avec remorque de + 750 kg
Véhicule de 16 places maximum + conducteur, de 8 mètres de long maximum avec remorque de + 750 kg	Permis D1E	Avoir au moins 21 ans

A. LES DÉLAIS D'ATTENTE POUR LE PASSAGE DE L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE SONT TROP ÉLEVÉS ET ENTRAÎNENT UN SURCÔÛ POUR LES CANDIDATS

En 2013, entre deux présentations de l'examen pratique du permis de conduire des véhicules de catégorie B, **le délai d'attente moyen constaté sur l'ensemble de la France était de 98 jours, soit plus du double de la moyenne européenne**, établie à 45 jours. Les délais français, au demeurant, varient considérablement d'un département à l'autre, les territoires ne souffrant pas avec la même intensité de la situation actuelle. Le facteur démographique est une cause importante de cette inégalité : dans certains départements, tels que la Creuse, le délai maximal est d'un mois et il est des cas où, en cinq semaines, un même candidat peut présenter quatre fois l'examen. Inversement, **des zones à forte densité démographique connaissent des délais pouvant aller jusqu'au double** de la moyenne nationale, soit **près de 200 jours** (tel est le cas dans le département de Seine-Saint-Denis). Le délai moyen en Île-de-France est de 140 jours, très au-delà de la moyenne nationale. D'autres facteurs, notamment les profils socioprofessionnels des résidents ou plus prosaïquement le nombre d'inspecteurs du permis de conduire, contribuent à cette hétérogénéité. Ainsi, des différences notables peuvent être constatées au sein d'un même département. À titre d'exemple, en Seine-Maritime, le délai moyen pour une deuxième présentation est à Rouen de 90 jours tandis qu'il n'est que de trois semaines à Dieppe.

Ces délais extrêmes concernent au premier chef les candidats qui ont déjà échoué plusieurs fois à l'examen pratique du permis de conduire et le représentent pour la troisième, voire la quatrième fois, mais concernent également les candidats en deuxième présentation.

L'apprentissage anticipé de la conduite (la « conduite accompagnée »), dont les bénéficiaires enregistrent généralement de meilleurs résultats à l'examen du permis de conduire, connaît lui aussi de profondes différences selon les départements. Ainsi, si, en moyenne, 20 % des candidats ont suivi cet apprentissage, ils ne sont que 5 % en région parisienne. Ce constat illustre l'inadéquation de l'apprentissage anticipé de la conduite actuel comme levier de réduction des délais de passage, les départements dans lesquels la situation est la plus sensible à cet égard étant souvent ceux où cet apprentissage n'est que faiblement suivi.

L'allongement des délais de passage, en plus de la frustration qu'il peut engendrer, est susceptible d'avoir de sérieuses conséquences pour les candidats en attente, comme des **pertes de chance d'obtenir un emploi**, et peut ainsi retarder substantiellement l'entrée dans la vie active des intéressés. Il a également un **impact financier** plus immédiat, lié aux heures de conduite supplémentaires que suivent auprès des écoles de conduite les candidats en attente. La conduite suppose en effet une pratique régulière afin de ne pas perdre les automatismes et réflexes acquis, cette régularité étant incontournable en période d'apprentissage. En conséquence, après un échec à l'examen pratique, il est, sinon systématique, du

moins très fréquent, que le candidat malheureux suive cinq à dix heures supplémentaires, qui représentent un coût non négligeable, d'autant plus important que ces heures supplémentaires, qui se trouvent par définition hors du forfait initial, sont plus chères (ainsi, dans le département de la Seine-Saint-Denis, le coût moyen d'un forfait de 20 heures est de 1 200 euros, soit 60 euros par heure, mais un total de 30 heures revient à 2 000 euros, élevant le coût de l'heure supplémentaire à 80 euros, soit une hausse d'un tiers par rapport au prix constaté dans le forfait).

B. LES CAUSES DE L'ACCROISSEMENT DES DÉLAIS D'ATTENTE SONT NOMBREUSES ET D'ORIGINES DIVERSES

L'allongement des délais de passage de l'examen pratique du permis de conduire trouve son origine dans différents facteurs institutionnels, démographiques et sociaux.

La **suppression du service national** décidée en 1996 et devenue définitivement effective en 2001, a eu pour conséquence l'augmentation des demandeurs auprès des écoles d'apprentissage de la conduite. Chaque année, en effet, pas moins de 130 000 jeunes étaient formés à la conduite et passaient le permis de conduire dans le cadre de leur service.

La **diminution de la disponibilité des inspecteurs du permis de conduire** a également contribué de façon substantielle à l'engorgement de l'examen ; elle s'explique par trois raisons principales. D'une part, la mise en place des 35 heures, sans compensation d'effectifs. D'autre part, l'augmentation de 13 minutes de la durée de l'épreuve pratique de l'examen pour la catégorie B, passant de 22 à 35 minutes à la suite de la transposition d'une directive européenne sur le permis de conduire imposant pendant l'examen une durée de conduite effective d'au moins 25 minutes. Enfin, la diversification des missions confiées aux inspecteurs du permis de conduire, qui n'ont pu s'investir dans le passage des examens autant qu'ils pouvaient le faire avant, limitant mécaniquement le nombre d'examens.

L'évolution démographique a également un impact significatif. Elle a eu pour effet d'amener à l'examen du permis de conduire un nombre de jeunes considérablement élevé entre 2004 et 2007. Après un infléchissement, traduit par un nombre de personnes âgées de 18 ans en 2012 établi à 710 000, une nouvelle poussée a été constatée à partir de 2013, débouchant sur un nombre de jeunes de 18 ans s'élevant à 790 000 d'ici 2019.

Des facteurs sociaux expliquent également l'accroissement des délais d'attente. Le permis de conduire est, pour les personnes qui en passent l'examen, un investissement conséquent, non seulement d'un point de vue financier, mais également en termes de temps. Il revêt en outre, pour les structures d'apprentissage de la conduite, un aspect économique supposant de dégager des

profits. Ces deux dimensions ne doivent pas être négligées dans l'analyse des causes de l'allongement des délais de passage.

D'une part, certaines écoles de conduite, afin de disposer de plus de places à l'examen pratique du permis, n'hésitent pas à inscrire en première présentation des candidats qui ne sont pas nécessairement prêts, au détriment de ceux qui ont déjà subi un échec à l'examen. D'autre part, si en principe, la présentation à l'examen relève des écoles de conduite, nombre de candidats font pression sur celles-ci afin d'être inscrits le plus rapidement possible, là encore parfois au détriment de leur maturité, conduisant aux mêmes effets pervers. Il convient de noter les initiatives entreprises par certaines écoles de conduite afin d'améliorer la formation des élèves mais aussi d'éviter des présentations prématurées sur l'insistance de ceux-ci : les cours de conduite se font en binôme, un élève conduisant tandis qu'un second est placé à l'arrière du véhicule. Avec ce dispositif, le candidat passif peut assimiler les observations du moniteur de façon plus sereine que s'il conduisait lui-même et, en outre, peut apprécier sa maturité pour la présentation de l'examen s'il est mis en binôme avec un élève inscrit à une prochaine session d'examen, en comparant son niveau au sien. Ce système présente en outre un intérêt financier dans la mesure où l'annulation d'une leçon par un élève n'entraînera pas pour ce dernier son paiement, un autre élève étant présent. Il n'est malheureusement pas généralisé et, en tout état de cause, serait insuffisant, même s'il était mis en œuvre par toutes les écoles de conduite, pour résoudre de façon satisfaisante le problème des délais.

Ces différentes causes montrent que, plutôt que de vouer aux gémonies un acteur du permis de conduire en particulier, de chercher un unique responsable aux dysfonctionnements constatés, qu'il s'agisse des inspecteurs, des écoles de conduite ou des candidats eux-mêmes, la diminution des délais de passage et, par conséquent, du coût de l'examen du permis de conduire, commande une réforme générale. La question occupe depuis plusieurs années les pouvoirs publics ; mais, si certaines pistes ont été explorées, elles ont été insuffisamment exploitées.

C. LES RÉFLEXIONS CONDUITES SUR LE SUJET ONT DÉGAGÉ DES PISTES INTÉRESSANTES MAIS N'ONT PAS ÉTÉ SUIVIES D'EFFETS CONCRETS SATISFAISANTS

La réflexion pour apporter une réponse aux insuffisances du dispositif actuel de l'examen du permis de conduire, plus particulièrement s'agissant des délais d'attente, est relativement ancienne. Les pouvoirs publics, depuis maintenant plusieurs années, ont pris conscience des failles du système et ont conduit, pour identifier des mesures susceptibles d'y remédier, plusieurs études.

Deux rapports publiés en 2005, celui de M. Jean-Michel Bertrand, député de l'Ain ⁽¹⁾, et celui de M. Claude Liebermann et M. Henri Legendre ⁽¹⁾, ont

(1) *M. Jean-Michel Bertrand*, Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire : études et propositions, rapport remis au Premier ministre le 25 janvier 2005, *La documentation française*, février 2005, 114 pages.

inauguré le travail de réflexion sur le permis de conduire conduit ces dernières années. S'ils étaient principalement consacrés à l'apprentissage de la conduite à des fins de sécurité routière et aux questions d'accès des jeunes en termes de financement, ils abordaient également – notamment le rapport parlementaire – la question des délais d'attente, déjà vus comme un facteur de dysfonctionnement majeur du dispositif.

En 2008, à la demande du ministre de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et du ministre de l'Intérieur, un **audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis** ⁽²⁾ a été conduit par M. Dominique Lebrun, inspecteur général de l'équipement, M. Michel Mathieu, préfet, et M. Firmino Fraccaro, inspecteur de l'équipement. La conclusion de cet audit, en ce qui concerne l'examen du permis de conduire, était d'en confier la responsabilité à une agence de service public *ad hoc* et, en cas d'échec de cette dernière, de faire intervenir sur l'examen du permis de conduire, au moyen d'une délégation de service public, un opérateur tiers. Si le recours à l'agence apparaissait à l'époque pertinent, il convient de souligner les critiques formulées par la Cour des comptes et le Conseil d'État à l'égard de ce mode de gestion publique, trop fréquemment perçu, à tort, comme une panacée alors qu'il pose des questions notamment en matière de coût, de cohérence de l'action publique et de légitimité.

La réflexion sur le sujet a été récemment enrichie par le **groupe de travail concernant les délais d'attente des candidats à l'examen du permis de conduire**, missionné par le Premier ministre et qui a produit un rapport en **avril 2014** ⁽³⁾. Forte des précédentes études et du contenu de la présente proposition de loi, déposée avant la remise du rapport, la production du groupe de travail dresse un constat sans appel du dispositif actuel du permis de conduire et propose trois scénarios de sortie de crise, parmi lesquels une délégation de service public, dans le cadre de laquelle l'examen du permis de conduire est confié à un opérateur privé, accompagnée d'un droit d'examen d'un montant d'environ 40 euros.

Il ressort de ces études multiples, conduites sous des majorités politiques différentes, un constat commun et des suggestions similaires, notamment s'agissant du recours à des opérateurs privés pour, enfin, réduire les délais de présentation de l'examen pratique du permis de conduire. Malgré la justesse des

(1) *MM. Claude Liebermann et Henri Legendre*, Rapport sur la rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière pour améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, *Conseil général des Ponts et Chaussées (ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer)*, rapport n° 2004-0084-01, 1^{er} septembre 2005, 139 pages.

(2) *MM. Dominique Lebrun, Michel Mathieu et Firmino Fraccaro*, Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis, *Conseil général des Ponts et Chaussées (ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer) et Secrétariat général du ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des collectivités territoriales*, rapport n° 005621-01, 19 mai 2008, *La documentation française*, juin 2008, 146 pages.

(3) *Rapport du groupe de travail concernant les délais d'attente des candidats à l'examen du permis de conduire*, remis le 7 avril 2014 au ministre de l'Intérieur.

diagnostics et la pertinence des propositions faites, **ces études n'ont pas, ou pas suffisamment, été suivies de mesures concrètes.**

Les réformes entreprises par le ministre de l'Intérieur en 2014, si elles ont pour objectif affiché de résoudre le problème par des mesures globales, risquent elles aussi de se **révéler insuffisantes.**

Le dispositif mis en place durant l'été 2014 et consistant à faire appel à des réservistes de la police et de la gendarmerie nationales pour le passage de l'examen théorique du permis de conduire (le « code »), s'il semble séduisant en ce qu'il permet d'accroître la disponibilité des inspecteurs du permis de conduire et de libérer ainsi 145 000 places théoriques, ne résiste pas à la réalité. Dans le département de Seine-Saint-Denis, qui est l'un de ceux connaissant la plus forte tension en termes de délais de présentation, seuls deux réservistes et un agent public ont pu être mobilisés, ce qui est naturellement insuffisant pour un territoire où environ 35 000 candidats devraient passer l'examen en 2014.

La volonté de ne plus mobiliser les inspecteurs du permis de conduire sur l'examen du permis poids lourds ne paraît guère opportune, malgré les 100 000 places théoriques qu'une telle décision pourrait libérer, dans la mesure où cet examen est, à juste titre, perçu comme valorisant par les inspecteurs et qu'il semble opportun, au contraire de ce qui semble devoir être entrepris, de laisser les inspecteurs intervenir sur ce type de permis.

L'ajout d'un treizième candidat par session journalière d'examen, qui devrait là encore censément augmenter le nombre de places disponibles, aura un effet pervers qui, semble-t-il, n'a pas été anticipé. Limitant le temps consacré à chaque candidat, il supposera de dégager un gain en minutes qui, d'après les représentants des inspecteurs du permis de conduire entendus par votre rapporteur, portera sur l'accueil du candidat, dégradant la dimension humaine et pouvant avoir un effet non négligeable sur la sérénité du candidat, sa psychologie.

Enfin, l'arrêté du 22 octobre 2014 modifiant les modalités d'attribution des places à l'examen pratique du permis de conduire, qui prennent désormais en compte non seulement les premières, mais également les deuxièmes présentations, ne paraît pas pouvoir résoudre de façon satisfaisante les difficultés constatées. Certes, les délais de deuxième présentation devraient diminuer, mais, d'une part, rien ne permet d'assurer que cette diminution aura une ampleur suffisante – et il paraît probable que les délais de deuxième présentation resteront trop longs dans certaines zones –, d'autre part, ce mouvement se fera au détriment des personnes ayant échoué deux, voire trois fois à l'examen pratique. Ces personnes se trouveront dans une situation dégradée par rapport à celle qu'ils vivent actuellement, déjà très précaire. Au demeurant, l'inclusion des deuxièmes présentations dans les modalités d'attribution des places n'est, en dernière analyse, que la conséquence des places théoriquement libérées par les autres mesures : dans la mesure où l'augmentation du nombre de places à l'examen pratique du permis s'accompagne systématiquement d'une baisse corrélative du taux de réussite à cet

examen, la hausse du nombre de places consécutive à la prise en compte, dans les modalités de calcul, des deuxièmes présentations, aura pour effet une diminution de la proportion de candidats réussissant l'examen. Dès lors, l'accroissement affiché du nombre de places risque de se borner à compenser la hausse du nombre de candidats entraînée par l'élévation du taux d'échec.

Plus généralement, ces réformes, malgré les discours qui les ont accompagnées, manquent d'une réelle ambition : elles ne portent que sur le permis de conduire, le nombre de places disponibles pour l'examen pratique, se concentrant ainsi sur la dimension technique de la conduite sans aborder l'aspect comportemental, qui pourtant est à l'origine de 85 % des accidents. Elle a en outre pour conséquence de définitivement cantonner les inspecteurs du permis de conduire dans leur mission d'examen du permis, sans leur offrir la possibilité, non seulement d'exercer des missions qui relèvent de leur statut, mais également de leur proposer de nouvelles activités valorisantes.

Seule une réforme ambitieuse, qui permettra à la fois, sans grever les finances publiques, de réduire les délais de passage de l'examen du permis de conduire et de valoriser le rôle des inspecteurs du permis de conduire au travers d'un élargissement de leurs activités, permettra de résoudre les dysfonctionnements constatés de façon pérenne et d'améliorer la sécurité routière.

II. LA CRÉATION D'UN « PERMIS PROBATOIRE » FACILITERA L'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE

La présente proposition de loi vise à instaurer un nouveau type de permis de conduire, le « permis probatoire ». Il s'agit d'un permis qui n'est affecté d'aucun point pendant une période de deux années. Au cours de celle-ci son titulaire, s'il commet une infraction, se verra retirer ce permis. Il fera alors l'objet d'un contrôle par un inspecteur du permis, **contrôle orienté vers la dimension comportementale du conducteur**. Au terme de ces deux années, son détenteur devient titulaire d'un permis classique, affecté de six points.

L'une des principales innovations de ce nouveau permis probatoire est qu'il sera **délivré, non sur avis favorable d'inspecteurs du permis de conduire, mais de certificateurs de droit privés agréés** par l'administration, dans le cadre d'un dispositif présentant toutes les garanties exigées par les impératifs de sécurité routière. Ce système, fondé sur une association entre ces opérateurs privés et les autorités publiques, aura pour effet de fluidifier le passage de l'examen pratique du permis de conduire, et donc de réduire considérablement les délais de présentation. Il permettra également, en les libérant d'une part importante de leurs actuelles activités, de **recentrer les inspecteurs du permis de conduire sur des missions plus valorisantes**.

L'objectif de la proposition de loi n'est pas de privatiser le permis de conduire, mais d'articuler la puissance publique et des opérateurs privés au moyen d'une concentration de chaque acteur du permis de conduire sur ses missions

naturelles : l'enseignement pour les écoles de conduite, la certification de qualité pour les organismes de droit privé agréés, le contrôle et l'évaluation pour l'administration. Ce nouveau permis probatoire pourrait entrer en vigueur dans les neuf mois suivant la promulgation de la loi, le temps de recruter et former les examinateurs des certificateurs agréés. Il aurait, après une période transitoire de coexistence, vocation à se substituer définitivement au permis de conduire actuel hors certains cas dans lesquels l'utilisation de ce dernier se justifierait (par exemple, pour conduire à l'étranger).

A. UN PERMIS DÉLIVRÉ PAR UN OPÉRATEUR PRIVÉ AGRÉÉ

Le dispositif du nouveau permis probatoire repose sur l'intervention d'organismes certificateurs de droit privé disposant d'un agrément de l'administration pour faire passer aux candidats l'examen pratique du permis de conduire. Offrant aux candidats à l'obtention du permis de conduire une nouvelle voie, il permettra la diminution des délais de présentation de l'examen pratique par la fluidification des passages. Le coût de l'examen permettant l'obtention de ce permis, au demeurant, devrait être nettement inférieur aux frais de présentation à l'examen que facturent aux candidats de nombreuses écoles de conduite, qui peuvent atteindre 200 euros dans certains cas et qui devraient disparaître avec l'intervention des certificateurs agréés.

Il est apparu opportun de retenir un dispositif associant tous les organismes certificateurs qui rempliraient les conditions fixées par le pouvoir réglementaire pour obtenir l'agrément requis. Cette logique semble en effet préférable à celle d'une délégation de service public formalisée attribuée à un unique candidat ou à plusieurs, chacun répartis sur différentes zones du territoire national. En effet, les délais de présentation varient considérablement d'un territoire à l'autre, les candidats qui auront recours aux certificateurs agréés seront principalement, dans un premier temps, ceux résidant dans les zones où la saturation est la plus forte.

Par ailleurs, permettre à tout organisme répondant aux critères exigés de proposer aux candidats le passage de l'examen du permis offrira à de petites structures la possibilité d'intervenir dans ce nouveau dispositif, et donc, par conséquent, de garantir, sans coercition, un maillage territorial serré et des tarifs compétitifs du fait de la concurrence.

Les modalités de délivrance de l'agrément, notamment les éléments à prendre en compte pour s'assurer de la qualité des certificateurs candidats, seront **fixées par voie réglementaire au moyen d'un décret en Conseil d'État**. Plusieurs éléments peuvent néanmoins être d'ores et déjà mentionnés s'agissant des garanties que ces organismes offriront.

En premier lieu, **les certificateurs privés agréés interviennent déjà dans des domaines sensibles en donnant pleinement satisfaction** et sans que leur professionnalisme et la qualité des prestations soit seulement remise en cause. Le

contrôle technique des véhicules, obligatoire et essentiel pour la sécurité des conducteurs et plus généralement des usagers de la voie publique, est assuré par des organismes de droit privé agréés par l'État, c'est-à-dire selon une logique identique à celle prévue par la présente proposition de loi. De la même manière, le certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES), requis pour conduire des engins de manutention tels que les grues, les charriots élévateurs ou les plates-formes élévatrices mobiles de personnes, d'un maniement délicat, est délivré par un certificateur privé agréé.

En deuxième lieu, afin de garantir leur complète impartialité, les **organismes certificateurs pourraient se voir appliquer les mêmes règles d'incompatibilité que celles prévues pour les inspecteurs** du permis de conduire, afin de les prémunir de tout conflit d'intérêts éventuel.

En troisième lieu, **ces certificateurs resteront naturellement sous le contrôle de l'État**. La philosophie sur laquelle repose la présente proposition de loi est de recentrer l'administration sur ses missions de contrôle et d'évaluation, qui concerneront naturellement les organismes agréés. Le Comité français d'accréditation (COFRAC) lance régulièrement des audits des organismes de certification pour s'assurer de leur aptitude à bien exercer leur métier, en présentant toutes les conditions d'impartialité et de compétences requises. Par ailleurs, un deuxième contrôle intervient avec la délivrance des agréments par les autorités ministérielles, qui consacrent l'aptitude technique des certificateurs à remplir, dans les domaines concernés, leurs missions. Un autre contrôle, associant les inspecteurs du permis de conduire, pourrait être mis en place.

Enfin, **le cahier des charges imposé aux certificateurs respectera les normes européennes en matière de permis de conduire** ⁽¹⁾, qui prévoient des exigences particulières en matière de connaissances, d'aptitude technique à la conduite et de comportement routier. Le dispositif offrira ainsi non seulement la garantie d'un traitement standardisé des candidats entre eux, mais également l'assurance de la conformité des modalités de passage de l'examen aux impératifs de maîtrise technique du véhicule et de sécurité routière.

Du fait des frais engagés par les certificateurs pour l'accomplissement de leur nouvelle mission, l'agrément devrait être délivré pour une durée minimale de trois ans, et idéalement pour cinq ans, afin de permettre un amortissement suffisant.

(1) Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiée relative au permis de conduire ; Règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission du 4 mai 2012 établissant les prescriptions techniques relatives aux permis de conduire munis d'un support de mémoire (microprocesseur).

B. LES MODALITÉS DE DÉLIVRANCE ET DE CONTRÔLE DU PERMIS PROBATOIRE

Le nouveau permis de conduire probatoire, délivré sur l'avis favorable d'un opérateur de droit privé, n'est affecté d'aucun point pendant une période de deux ans. Il se distingue donc de la période probatoire de l'actuel permis de conduire durant laquelle ce dernier est affecté de six points au lieu de douze.

Durant cette période de deux ans, si le titulaire du permis de conduire probatoire commet une infraction donnant lieu à un retrait de point, le permis probatoire lui est retiré. L'objectif recherché est de s'assurer de la plus grande vigilance sur la route des jeunes conducteurs concernés.

Dans le cas où le permis de conduire probatoire est retiré, son titulaire doit se soumettre dans un délai de deux mois à un examen de contrôle mené par un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière.

Ce nouveau contrôle portera non pas sur la technicité de la personne concernée mais bien sur son comportement au volant. On sait, en effet, que l'écrasante majorité des accidents des jeunes conducteurs à une cause comportementale.

L'inspecteur du permis de conduire devra être informé de la nature de l'infraction commise afin de pouvoir orienter le temps d'échange et d'entretien avec le fautif sur les éléments les plus pertinents pour permettre de corriger les mauvaises habitudes prises.

À l'issue d'une période de deux ans de conduite avec le permis probatoire, et d'un nombre minimum de kilomètres parcourus fixé par décret en conseil d'État, ce document devient un permis de conduire « classique ». Le titulaire se trouvera dans la situation actuelle des titulaires du permis de conduire qui ont effectué un apprentissage anticipé de la conduite qui disposent de six points. Puis, une période probatoire de deux ans également leur permettra d'obtenir la totalité des points.

C. DES INSPECTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE POURRONT DÉVELOPPER DES ACTIONS PLUS VARIÉES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intervention de certificateurs de droit privé agréés pour le passage de l'examen du nouveau permis probatoire aura pour effet, de façon mécanique, de décharger les inspecteurs du permis de conduire d'une part substantielle de leur activité. Cette conséquence, loin de viser à réduire le rôle des inspecteurs ou de constituer un inconvénient regrettable, représente en réalité un **atout précieux pour les inspecteurs du permis de conduire en ce qu'elle leur offre enfin la possibilité d'exercer de façon appuyée des missions trop longtemps délaissés. La proposition de loi permet ainsi de valoriser le métier d'inspecteur du permis de conduire au travers d'une diversification de leurs activités.**

Il convient d'ailleurs de souligner que ce recentrage des missions des inspecteurs, valorisant et bienvenu, permettra de corriger une dérive constatée depuis plusieurs années et au titre de laquelle les inspecteurs du permis de conduire ont été requis de se concentrer sur l'examen du permis, au détriment du contrôle et de l'information.

En conséquence, en premier lieu, les inspecteurs pourront se **concentrer sur les examens de permis de conduire des véhicules des catégories A** (motocyclettes), qui sont particulièrement accidentogènes, **C** (poids lourds) et **D** (véhicules de transport collectif), exigés pour l'exercice de certaines activités professionnelles.

En deuxième lieu, la présente proposition de loi sera l'occasion de **renforcer les missions de contrôle des inspecteurs**, principalement sur trois types d'organismes. D'une part, le **contrôle des écoles de conduite** gagnerait à évoluer afin d'être non seulement effectif mais aussi mieux ciblé d'un point de vue qualitatif. Ce contrôle ne porterait pas sur le fonds de la pédagogie enseignée par les établissements, qui risqueraient au demeurant de ne pas accepter ce qu'ils percevraient alors comme une immixtion dans leurs activités, mais sur l'implication des moniteurs vis-à-vis des candidats, le respect des normes, etc. D'autre part, les inspecteurs auront vocation, dans le cadre du nouveau permis probatoire, à s'assurer du **respect par les certificateurs agréés des obligations leur incombant**, notamment en matière de qualification des examinateurs et de qualité des prestations fournies. Enfin, le **contrôle des centres offrant des stages de récupération de points** pourra être développé afin de garantir la qualité et l'effectivité des actions qui y sont conduites.

En troisième lieu, enfin, les inspecteurs pourront renforcer les **activités d'information et de sensibilisation à la sécurité routière** auprès des établissements scolaires mais également d'autres publics. Un tel accroissement de la dimension préventive et pédagogique assurera pour les générations futures de meilleurs comportements routiers, tout en développant un certain sens du civisme auprès des jeunes. Les inspecteurs du permis de conduire, dont les deux tiers sont issus du monde de l'enseignement de la conduite, feront d'excellents pédagogues et participeront ainsi de façon plus concrète et plus large à la politique d'éducation routière. Il convient d'ajouter que les dispositions réglementaires prises pour l'application de la future loi pourraient prévoir un dispositif de formation régulier au profit des jeunes conducteurs, pendant la période de deux ans qui suivra l'obtention du permis probatoire.

Cette extension des missions des inspecteurs, cette revalorisation de leur rôle dans le dispositif de sécurité routière, auxquelles répond d'ailleurs le contrôle mis en place par la proposition de loi en cas de commission d'infraction, centré sur la dimension comportementale et aux fins pédagogiques prononcées, assurera à ce corps de fonctionnaires une richesse professionnelle qui n'apparaît pas pleinement prise en compte à l'heure actuelle ou dans les projets de réforme avancés par le Gouvernement ces derniers mois.

DISCUSSION GÉNÉRALE

Au cours de sa réunion du mercredi 19 novembre 2014, la Commission procède à l'examen de la proposition de loi visant à accélérer, simplifier et réduire le coût du passage de l'examen du permis de conduire (n° 1606).

Après l'exposé du rapporteur, une discussion générale s'engage.

Mme Marie-Anne Chapdelaine. Les députés du groupe socialiste partagent le constat établi dans cette proposition de loi intéressante, mais ils n'approuvent pas les solutions envisagées.

Force est en effet de reconnaître des délais de plus en plus longs, des coûts qui s'envolent – le permis coûte environ 1 700 euros –, le handicap en termes de mobilité et d'accès à l'emploi dont souffrent ceux qui ne peuvent passer l'examen. Cela étant, nous sommes défavorables aux solutions proposées.

Ce texte propose de désengorger le stock de candidats en attente en créant un permis probatoire qui s'ajouterait au permis classique et dont la gestion serait confiée à des organismes certificateurs privés. Cette mesure, qui nous paraît remettre en cause le service public du permis, aurait aussi des conséquences financières : les usagers se verraient facturer le coût du passage de l'examen pratique, alors que ce service est actuellement gratuit.

La réforme annoncée par le président de la République et engagée par le Gouvernement nous paraît plus ambitieuse et de nature à offrir de meilleures solutions. Elle tend à faciliter le financement du permis pour les jeunes âgés de seize à vingt-cinq ans grâce au prêt à taux zéro du « permis à un euro par jour » qui sera élargi aux candidats ayant échoué la première fois et dont le plafond passera de 1200 à 1500 euros. Elle vise aussi à ouvrir plus largement l'accès à la conduite accompagnée : depuis le 1^{er} novembre, il est possible de commencer dès quinze ans et de passer le permis B dès dix-sept ans et demi.

Pour ces raisons, les députés du groupe socialiste voteront contre cette proposition de loi.

M. le rapporteur. Il ne s'agit pas d'une privatisation du permis de conduire, qui reviendrait à déléguer l'ensemble du dispositif à un organisme privé, comme c'est le cas dans certains pays. Tel que prévu dans la proposition de loi, le système est toujours encadré et contrôlé par l'État ; seule la séquence du passage de l'examen de conduite serait déléguée à un organisme certificateur. Dans de nombreux domaines, l'État pratique ce genre de délégations à des organismes certificateurs dont le rôle est précisément d'agir pour son compte sans remettre en cause le service public.

S'agissant de la facturation l'examen, il faut rappeler que les difficultés actuelles du système engendrent un coût supplémentaire de 500 à 1 000 euros pour le candidat : en attendant de pouvoir passer ou repasser la conduite, il doit reprendre des cours facturés entre 50 et 80 euros. Certes, l'examen devant un certificateur coûterait l'équivalent d'une heure de conduite, soit 50 euros, véhicule amorti, mais c'est beaucoup moins cher que ces heures d'attente. Précisons que les auto-écoles pratiquent des frais de présentation qui peuvent atteindre jusqu'à 250 euros pour des candidats qui ne veulent pas subir des délais d'attente trop longs. La tension actuelle coûte extrêmement cher en heures de conduite et en frais de présentation à l'examen.

Cela étant, je suis favorable à des mesures telles que l'élargissement de l'accès à la conduite accompagnée et la relance du « permis à un euro par jour ». Elles ne sont pas incompatibles avec la proposition de loi et viennent même la compléter très avantageusement, mais pour l'heure, elles risquent d'aggraver la saturation. Si l'on en croit les chiffres, 600 000 à 1,5 million de candidats seraient en attente de passage du permis. Dans le cadre de la réforme des professions réglementées, le ministre de l'Économie envisage des mesures – d'ailleurs très bonnes – concernant les auto-écoles : simplification des conditions d'installation, autorisation de donner des cours en ligne, etc. Toutes ces réformes, très positives, vont agir sur l'amont de la chaîne ; mais, du coup, elles créeront encore plus de difficultés en aval, au moment du passage de l'examen.

Notez que le ministre de l'Intérieur envisage de privatiser l'examen du code *via* une délégation de service public et de confier l'examen du permis poids lourds aux établissements de formation. En matière de privatisation, il va beaucoup plus loin que notre proposition de loi : les délégations de service public qu'il propose sont de vraies privatisations contrairement à notre formule.

La Commission en vient à l'examen des articles de la proposition de loi.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(art. L. 221-1-1 [nouveau] et L. 221-2 du code de la route)

Délivrance du permis probatoire par des certificateurs de droit privé agréés

Le présent article prévoit la délivrance d'un permis de conduire probatoire par des certificateurs de droit privé agréés par l'État.

1. Un nouveau permis pour fluidifier le passage de l'examen du permis de conduire faisant intervenir des certificateurs privés agréés par l'administration

Le I du présent article introduit dans le code de la route un nouvel article L. 221-1-1 qui crée un nouveau type de permis de conduire pour les seuls véhicules de catégorie B, appelé « permis probatoire ». Le régime de ce permis probatoire sera fixé à l'article L. 223-1 du même code dans sa rédaction issue de l'article 3 de la proposition de loi. Il s'agit d'un permis qui n'est affecté d'aucun point pendant une période de deux années, période au cours de laquelle son titulaire peut être tenu de passer l'examen pratique du permis de conduire avec un inspecteur à la suite de la commission d'une infraction. Au terme de ces deux années, son détenteur devient titulaire du permis classique, affecté de six points. Les détails du régime de ce nouveau permis probatoire sont exposés à l'article 3 de la présente proposition de loi.

Ce nouvel article prévoit que le nouveau permis probatoire est délivré, non pas à la suite de l'intervention d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, mais à celle de certificateurs de droit privé bénéficiant d'un agrément de l'administration pour ce faire.

Un amendement de votre rapporteur, visant à préciser que la délivrance du permis probatoire est faite non pas par ces certificateurs, mais sur la base de leur avis favorable, afin d'éviter toute confusion qu'aurait pu faire naître à ce sujet la rédaction initiale de la proposition de loi, a été rejeté par la Commission. Les certificateurs, s'ils se substituent bien aux inspecteurs du permis de conduire dans le cadre du nouveau permis probatoire, ne dépossèdent pas l'administration de sa compétence en matière de délivrance des permis. Leur avis, en revanche, liera l'administration.

L'objectif est de permettre aux candidats de passer l'examen du permis de conduire plus rapidement et d'en réduire le coût grâce à la fluidification du système.

Précisons qu'il ne s'agit **pas d'une privatisation du permis de conduire, mais d'un partenariat entre l'administration et des opérateurs privés**, sous un

contrôle étroit, *via* l'agrément et le rôle des inspecteurs du permis de conduire, de la première sur les seconds.

2. L'intervention de certificateurs privés agréés est juridiquement possible

D'un point de vue juridique, il est tout à fait possible de confier par voie législative à des organismes de droit privé une mission dévolue jusque-là à des fonctionnaires, en l'occurrence les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Si l'article R. 221-3 du code de la route consacre la compétence des inspecteurs du permis de conduire et de certains agents publics figurant dans une liste arrêtée par le ministre chargé de la sécurité routière dans le processus de délivrance du permis de conduire, il ne dit rien, et pour cause, des agents compétents pour intervenir dans le processus relatif au nouveau permis probatoire. La présente proposition de loi peut donc, en prévoyant la création d'un nouveau permis de conduire, retenir d'autres intervenants que ceux prévus actuellement dans le code de la route. Il appartiendra au pouvoir réglementaire de tirer les conséquences de la nouvelle législation.

3. L'intervention de certificateurs privés agréés offre toutes les garanties requises

D'un point de vue pratique, **le recours à des organismes de droit privé ne remettra pas en cause les garanties que le statut de fonctionnaire offre, dans le cadre de l'examen du permis de conduire, en matière d'impartialité et de compétences.**

D'une part, s'agissant de l'impartialité, les organismes de droit privé pourront se voir appliquer les mêmes règles d'incompatibilité que celles prévues pour les inspecteurs du permis de conduire à l'article 5 du décret n° 2013-422 du 22 mai 2013 portant statut particulier de leur corps : ne pas exercer des activités d'enseignement à la conduite automobile ou d'exploitant d'une école de conduite ni se trouver dans un département dans lequel de telles activités ont été exercées depuis moins de trois ans. Il appartiendra au pouvoir réglementaire, dont l'intervention est prévue à l'article 2 de la présente proposition de loi pour fixer les modalités d'agrément, de prévoir un tel dispositif.

Il convient par ailleurs de relever qu'à l'heure actuelle, le contrôle technique des véhicules, obligatoire et essentiel pour la sécurité des conducteurs et plus généralement des usagers de la voie publique, est assuré par des organismes de droit privé agréés par l'État, c'est-à-dire selon une logique identique à celle prévue par la présente proposition de loi. Or, nul ne conteste ou songe seulement à remettre en cause la qualité des prestations fournies dans ce cadre et le professionnalisme des certificateurs intervenant au titre du contrôle technique.

Ainsi, l'agrément prévu et les obligations dont il sera assorti fourniront la garantie d'une expertise technique adéquate de nature à assurer que les titulaires

des nouveaux permis probatoires satisferont aux exigences de compétences et de maîtrise pratique de leur véhicule.

4. L'intervention de certificateurs agréés ne dépossède pas les inspecteurs du permis de conduire, qui pourront développer des compétences plus variées

L'intervention de certificateurs de droit privé agréés **n'aura ni pour objet, ni pour effet de déposséder intégralement les inspecteurs du permis de conduire de leurs prérogatives** en matière d'examen pratique du permis.

D'une part, il sera toujours loisible aux candidats qui le souhaiteront de passer directement le permis de droit commun, assorti de la période probatoire de trois ans, notamment pour ceux qui souhaite utiliser ce permis à l'étranger. D'autre part, l'intervention des inspecteurs du permis de conduire est prévue dans le dispositif de la proposition de loi dans l'hypothèse où une infraction entraînant le retrait de points est commise ou en cas d'examen de contrôle aléatoire (article 3 de la proposition de loi).

Enfin, l'intervention du certificateur de droit privé agréé ne concerne que le permis probatoire créé par la présente proposition de loi, qui est réservé, ainsi que le prévoit expressément le nouvel article L. 221-1-1 du code la route, aux véhicules de catégorie B. Les permis de conduire prévus pour les autres catégories de véhicules ne sont ainsi pas concernés.

Limiter ce type de permis aux véhicules de catégorie B se justifie par le fait que, pour les permis relatifs aux autres véhicules, on ne constate pas la saturation observée pour la catégorie B. Pour ces permis, les délais d'attente demeurent raisonnables.

Ce dispositif se justifie également au regard de l'économie générale de la proposition de loi, qui vise, par l'intervention de certificateurs de droit privé, non seulement à fluidifier le passage de l'examen du permis de conduire des véhicules de catégorie B, mais également, de façon indirecte, à valoriser le rôle des inspecteurs du permis de conduire. Déchargés – ou, à tout le moins, considérablement allégés – par l'intervention des certificateurs agréés, les inspecteurs pourront en effet se concentrer sur d'autres activités plus variées, qu'ils ne peuvent pleinement exercer aujourd'hui du fait de la charge de travail induite par l'examen du permis de conduire des véhicules de catégorie B :

— l'examen des permis de conduire d'autres catégories de véhicules que la B, notamment les motocyclettes (catégorie A) et les poids-lourds (catégorie C) ;

— les missions de contrôle des organismes intervenant dans le cadre de la politique de sécurité routière, notamment les centres offrant des stages permettant la récupération de points retirés suite à la commission d'infractions au code de la route ;

— la prévention routière, par des actions de sensibilisation notamment auprès des publics sensibles et particulièrement concernés par les dangers de la route (jeunes), au sein d'établissements scolaires par exemple ;

— des missions de formation.

Enfin, le permis probatoire sera, comme le permis de droit commun, délivré aux personnes ayant dix-huit ans révolus.

5. L'extension des peines pour la conduite sans permis au nouveau permis probatoire

Le **II** du présent article tire les conséquences de l'ajout dans le code de la route du nouveau permis probatoire et **étend aux personnes qui conduisent un véhicule sans être titulaires de ce permis probatoire les peines prévues à l'article L. 221-2 du code de la route**, par une insertion à cet article de la mention : « *ou du permis probatoire* ». Ces peines sont d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende. Elles peuvent être assorties des peines complémentaires suivantes :

— la confiscation du véhicule si l'auteur de l'infraction en est le propriétaire ;

— la peine de travaux d'intérêt général prévue à l'article 131-8 du code pénal (de 20 à 280 heures de travaux d'intérêt général au profit d'une personne morale de droit public, d'une personne morale de droit privé chargée d'une mission de service public ou d'une association habilitée) ;

— la peine de jours-amende prévue par l'article 131-5 du code pénal (contribution quotidienne versée au Trésor public ne pouvant excéder 1 000 euros par jours et 360 jours) ;

— enfin, l'interdiction, pendant une durée maximale de cinq années, de conduire tout véhicule terrestre à moteur y compris ceux dont la conduite ne requiert pas le permis de conduire.

*

* *

La Commission rejette l'amendement rédactionnel CLI du rapporteur.

Puis elle rejette l'article 1^{er}.

Article 2

(art. L. 221-1-2 [nouveau] du code de la route)

Modalités d'agrément des certificateurs et de l'examen du permis probatoire

Le présent article prévoit que les modalités d'agrément des certificateurs et celles de l'examen du permis probatoire sont prévues par décret en Conseil d'État

1. Le renvoi au pouvoir réglementaire pour la détermination des modalités d'agrément des certificateurs et de l'examen du permis probatoire

L'article 2 de la présente proposition de loi ajoute au code de la route un nouvel article L. 221-1-2 portant, d'une part, sur les modalités selon lesquelles les certificateurs de droit privé se trouveront agréés par l'administration en vue de la délivrance du permis de conduire probatoire et, d'autre part, sur les modalités de l'examen pratique de ce permis.

Ce nouvel article prévoit que ces modalités seront fixées par le pouvoir réglementaire, par la voie d'un décret en Conseil d'État. Il n'appartient en effet pas au législateur de les définir, selon une logique similaire à celle du dispositif prévu pour le contrôle technique des véhicules (dont les modalités d'agrément sont définies aux articles R. 323-7 et suivants du code de la route). Toutefois, plusieurs éléments peuvent être ici détaillés afin de préciser l'intention de l'auteur de la proposition de loi.

2. L'encadrement de l'agrément et des activités des certificateurs

Tout d'abord, s'agissant des modalités d'agrément des certificateurs, il apparaît opportun de retenir un **dispositif similaire à celui actuellement en vigueur pour les centres de contrôle technique des véhicules automobiles**. Ces centres, dont la qualité des prestations fournies est reconnue et n'est remise en cause par personne, interviennent dans un domaine éminemment sensible pour la sécurité publique. S'inspirer de leurs conditions d'agrément garantirait ainsi de disposer de certificateurs présentant toutes les qualités et les compétences requises. Le pouvoir réglementaire pourra également prévoir un dispositif de contrôle régulier des certificateurs afin de s'assurer, selon une fréquence à établir ultérieurement, du respect par ceux-ci des obligations et exigences en termes de qualité qui leur incombent. Il convient d'ailleurs de rappeler que le régime d'incompatibilités prévu pour les inspecteurs du permis de conduire pourrait être appliqué au personnel des certificateurs agréés.

Les dispositions réglementaires prises pour l'application du nouvel article L. 221-1-2 du code de la route pourront également, dans la définition des modalités de l'examen du permis probatoire, prévoir que les **certificateurs agréés ont la possibilité, à la demande des candidats, de réaliser une évaluation du niveau de conduite de ceux-ci préalablement à leur inscription à l'école de conduite**. Un tel dispositif offrirait au candidat la possibilité de bénéficier de la

part de l'école de conduite d'un apprentissage personnalisé adapté à ses besoins réels et pouvant, le cas échéant, conduire à établir un calendrier prévisionnel en fonction du nombre d'heures de conduite requises pour connaître en amont la période propice au passage de l'épreuve pratique du permis. Cette évaluation préalable doit être effectuée par un organisme extérieur à l'école de conduite afin d'éviter tout conflit d'intérêts et de garantir ainsi son objectivité.

3. Un examen du permis de conduire normé, standardisé et payant

S'agissant des modalités concrètes de l'examen pratique du permis probatoire, les certificateurs de droit privé devront **appliquer les normes européennes, selon un cahier des charges préétabli**. Cet impératif assurera une standardisation de l'examen sur tout le territoire et quel que soit le certificateur retenu par le candidat ; il garantira également l'objectif de qualité de l'examen, qui sera ainsi similaire à celui réalisé par les inspecteurs du permis de conduire.

Enfin, la présentation à l'examen sera payante, à la différence du permis de droit commun, sans pour autant porter sur un montant trop important. Le tarif moyen serait celui du prix d'une heure de conduite, soit environ 50 euros. Ce prix est nettement inférieur au coût engendré par le contexte actuel de saturation (heures de conduire d' « entretien », frais de présentation à l'examen facturés par certaines auto-écoles, etc.)

*

* *

La Commission rejette l'article 2.

Article 3

(art. L. 223-1, L. 223-1-1, L. 223-1-2 [nouveaux] et L. 223-5 du code de la route)

Modalités de délivrance et de contrôle du permis probatoire

Le présent article prévoit les modalités de délivrance, de contrôle et de retrait du permis de conduire probatoire. Il prévoit également les modalités de transformation du permis de conduire probatoire en permis de conduire classique, tel que le droit en vigueur le connaît.

Le **I** du présent article prévoit que le permis probatoire est délivré par un certificateur privé agréé par l'État. Le recours à un tel certificateur est prévu à l'article premier de la présente proposition de loi et les modalités de l'agrément le sont à l'article 2.

La Commission a rejeté un amendement de votre rapporteur qui prévoyait de maintenir provisoirement en vigueur le dispositif de permis de conduire existant, afin de permettre une montée en puissance progressive du nouveau permis de conduire probatoire.

Contrairement à la période probatoire du permis de conduire – prévue à l'article L. 223-1 du code de la route – durant laquelle ce dernier est affecté de six points au lieu de douze, le présent article prévoit que le permis probatoire qu'il crée **n'est affecté d'aucun point pendant une période de deux ans**.

Le permis de conduire probatoire se distingue donc du permis classique en ce qu'il est valide sans point alors que le permis de conduire actuellement en vigueur perd sa validité « *lorsque le nombre de points est nul* », en application du troisième alinéa de l'article L. 223-1 du code de la route.

En effet, durant cette période de deux ans, si le titulaire du permis de conduire probatoire commet une infraction donnant lieu à un retrait de point, le permis probatoire lui est retiré. L'objectif recherché est de s'assurer de la plus grande vigilance sur la route des jeunes conducteurs concernés. La moindre infraction susceptible d'entraîner un retrait de point pourra conduire le titulaire du permis de conduire probatoire à perdre le bénéfice de ce document.

Dans le cas où le permis de conduire probatoire est retiré, son titulaire doit se soumettre dans un délai de deux mois à un examen de contrôle mené par un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière. Ce double contrôle visera à évaluer le comportement au volant plutôt que sanctionner une technicité.

Le présent article prévoit que les modalités de l'examen de contrôle sont définies par décret.

Ce contrôle effectué inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière n'est pas l'épreuve pratique du permis de conduire. Il conduira :

- soit au retrait définitif du permis de conduire probatoire. Son titulaire devra alors, de nouveau, engager le processus d'obtention du document ;
- soit à la reprise de la période probatoire.

Le **II** du présent article prévoit, d'une part, le principe de contrôles aléatoires réalisés par les inspecteurs du permis de conduire pour les titulaires du nouveau permis probatoire et, d'autre part, les modalités d'accès, pour ces derniers, au permis de conduire « classique ».

— *Le nouvel article L. 223-1-1 du code de la route* prévoit que, chaque année, les inspecteurs du permis de conduire peuvent effectuer des examens de contrôle des titulaires du permis probatoire. Il s'agirait donc d'un contrôle de nature aléatoire, distinct de celui prévu à l'article premier, qui concerne, lui, des personnes ayant commis une infraction. Ce contrôle, s'il débouchait sur un avis positif de l'inspecteur du permis de conduire, le permis probatoire continuerait à produire ses effets. Dans le cas contraire, l'inspecteur du permis de conduire procéderait au retrait du permis probatoire. La personne concernée devrait alors, de nouveau, engager le processus d'obtention du document.

Un amendement de votre rapporteur, visant à supprimer ces dispositions a été rejeté par la Commission. Les auditions ont montré que cette nouvelle fonction dévolue aux inspecteurs du permis de conduire pouvait, en effet, être mal comprise. Par ailleurs, les contrôles pédagogiques approfondis qu'ils pourront effectuer en cas de commission d'une infraction par un titulaire du permis de conduire probatoire semblent de nature à favoriser plus efficacement la lutte pour la sécurité routière.

— *Le nouvel article L. 223-1-2 du code de la route* dispose qu'à l'issue d'une période de deux ans de conduite avec le permis probatoire, et d'un nombre de minimum de kilomètres parcourus fixé par décret en conseil d'État, le permis de conduire devient un permis de conduire « classique ». Il précise toutefois que le titulaire d'un permis de conduire probatoire, se trouvera alors dans la situation des personnes qui deviennent titulaires du permis de conduire « classique ».

En effet, à l'issue d'une période deux ans, les détenteurs d'un permis probatoire deviendront titulaires du permis de conduire, qui sera affecté de six points seulement, à l'instar de ce que l'article L. 223-1 du code de la route prévoit pour le permis de conduire aujourd'hui en vigueur.

Le droit en vigueur distingue deux cas de figure.

Par principe, les titulaires du permis de conduire sont soumis à un « *délai probatoire* » de trois ans au cours duquel ils bénéficient, chaque année d'une majoration de deux points de sorte qu'ils bénéficient de la totalité des douze points après trois ans de conduite sans infraction.

Cependant, lorsque le titulaire du permis de conduire a suivi un apprentissage anticipé de la conduite – la « conduite accompagnée » –, ce « *délai probatoire* » est réduit à deux ans et cette majoration est portée au quart du nombre maximal de points – soit trois points par an –, de sorte que le titulaire du permis de conduire dispose de la totalité des douze points après trois ans de conduite sans infraction.

C'est de cette dernière situation que s'inspire le présent article puisqu'il propose un dispositif similaire pour les titulaires du permis de conduire probatoire.

Après une période de deux ans, ils deviendront titulaires du permis de conduire « classique », affecté de six points, puis entameront une période probatoire de deux ans à l'issue de laquelle ils pourront obtenir la totalité des points.

Bien évidemment, le nombre de points sera réduit de plein droit si le titulaire du permis de conduire commet une infraction pour laquelle une telle réduction est prévue. Comme le permis de conduire classique, lorsque le nombre de points est nul, le permis de conduire prévu par la présente proposition de loi perdra sa validité. Son titulaire ne pourra pas obtenir un nouveau permis

probatoire car le présent article précise que, dans ce cas, il « *doit repasser le permis auprès d'un inspecteur du permis de conduire* ».

Le **III** du présent article propose une mesure de coordination à l'article L. 223-5 du code de la route, qui prévoit qu'en cas de retrait de la totalité des points, l'intéressé reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son département de résidence et perd le droit de conduire un véhicule.

Le présent article propose de soumettre à ce dispositif les titulaires du permis probatoire ayant commis une infraction entraînant un retrait de points durant les deux premières années, puisque ce permis n'est pas doté de points durant cette période.

*

* *

La Commission examine l'amendement CL2 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à maintenir le permis de conduire actuel dans l'attente d'une montée en puissance du nouveau permis de conduire probatoire. L'idée est de garder une certaine souplesse, sachant que la situation est moins tendue dans certaines régions que dans d'autres et que certains pays étrangers ne reconnaissent que les permis de conduire dont la délivrance est contrôlée de A à Z par l'État.

La Commission rejette l'amendement CL2.

Puis elle en vient à l'amendement CL3 du rapporteur.

M. le rapporteur. La proposition de loi envisageait de permettre aux inspecteurs d'effectuer des examens de contrôle aléatoires des titulaires de permis probatoire, pour s'assurer de l'homogénéité des permis délivrés. Au cours des auditions, nous avons réalisé que cette disposition n'était pas pertinente ; l'amendement vise à la supprimer.

La Commission rejette l'amendement CL3.

Puis elle rejette l'article 3.

L'ensemble des articles ayant été rejetés, la proposition de loi est rejetée.

*

* *

En conséquence, la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande de rejeter la proposition de loi visant à accélérer, simplifier et réduire le coût du passage de l'examen du permis de conduire (n° 1606).

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
<p>Code de la route</p> <p><i>Art. L. 221-2. – I. – Le fait de conduire un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.</i></p> <p>Toutefois, les conducteurs des véhicules et appareils agricoles ou forestiers attachés à une exploitation agricole ou forestière, à une entreprise de travaux agricoles ou à une coopérative d'utilisation de matériel agricole sont autorisés à conduire ces véhicules ou appareils pendant la durée de leur activité agricole ou forestière sans être titulaires du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré dès lors qu'ils sont</p>	<p>Proposition de loi visant à accélérer, simplifier et réduire le coût du passage de l'examen du permis de conduire</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>Le chapitre 1^{er} du titre 2 du livre 2 du code de la route est ainsi modifié :</p> <p>I. – Après l'article L. 221-1, il est inséré un article L. 221-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 221-1-1. – Le permis probatoire pour la conduite des véhicules de catégorie B est délivré par un certificateur de droit privé agréé par l'autorité administrative compétente, sur les bases d'un décret en Conseil d'État. Pour l'application du présent titre, le permis probatoire est assimilé à un permis de conduire. Le permis probatoire peut être délivré à toute personne de dix-huit ans ou plus, après avoir effectué ou non un apprentissage anticipé de la conduite. »</i></p> <p>II. – À l'article L. 221-2, après les mots : « permis de conduire », sont insérés par trois fois les mots : « ou du permis probatoire ».</p>	<p>Article 1^{er}</p> <p>Rejeté</p>

Dispositions en vigueur

âgés d'au moins seize ans, sauf exceptions prévues par décret en Conseil d'État.

Les conducteurs des véhicules et appareils agricoles ou forestiers, attachés à une exploitation agricole ou forestière, à une entreprise de travaux agricoles ou à une coopérative d'utilisation de matériel agricole sont autorisés à conduire ces véhicules ou appareils après la cessation de leur activité agricole ou forestière dès lors qu'ils sont titulaires du permis de conduire prévu pour les véhicules ayant un poids total autorisé en charge inférieur à 3,5 tonnes affectés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectés au transport de marchandises, ainsi que les véhicules qui peuvent être assimilés aux véhicules précédents.

Les employés municipaux et les affouagistes sont également autorisés à conduire ces véhicules ou appareils dès lors qu'ils sont titulaires du permis de conduire prévu pour les véhicules ayant un poids total autorisé en charge inférieur à 3,5 tonnes affectés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectés au transport de marchandises, ainsi que les véhicules qui peuvent être assimilés aux véhicules précédents.

Le fait de conduire un véhicule ou un ensemble de véhicules mentionnés au deuxième alinéa sans respecter les conditions d'âge prévues au même alinéa est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

II. – Toute personne coupable de l'infraction prévue au présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La confiscation obligatoire du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine, par une décision spécialement motivée.

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
<p>2° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Après l'article L. 221-1-1 du même code, il est inséré un article L. 221-1-2 ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 221-1-2. – Les modalités d'agrément des certificateurs de droit privé ainsi que les modalités de l'examen du permis probatoire sont définies par des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;">Rejeté</p>
<p>3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>Le chapitre 3 du titre 2 du livre 2 du code de la route est ainsi modifié :</p> <p>I. – L'article L. 223-1 est ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;">Rejeté</p>
<p>4° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;</p>	<p>5° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.</p>	
<p>III. – L'immobilisation peut être prescrite, dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.</p>	<p>« Art. L. 223-1. – Le permis probatoire délivré par un certificateur privé agréé par l'État n'est affecté d'aucun point pendant une période de deux ans. Durant cette période, si le titulaire commet une infraction donnant lieu à un retrait de point, le permis probatoire lui est retiré et il doit</p>	

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

À la date d'obtention du permis de conduire, celui-ci est affecté de la moitié du nombre maximal de points. Il est fixé un délai probatoire de trois ans. Au terme de chaque année de ce délai probatoire, le permis est majoré d'un sixième du nombre maximal de points si aucune infraction ayant donné lieu à un retrait de points n'a été commise depuis le début de la période probatoire. Lorsque le titulaire du permis de conduire a suivi un apprentissage anticipé de la conduite, ce délai probatoire est réduit à deux ans et cette majoration est portée au quart du nombre maximal de points.

Lorsque le nombre de points est nul, le permis perd sa validité.

La réalité d'une infraction entraînant retrait de points est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée, l'exécution d'une composition pénale ou par une condamnation définitive.

Le premier alinéa de l'article L. 223-6 n'est pas applicable pendant le délai probatoire mentionné au deuxième alinéa du présent article.

se soumettre dans un délai de deux mois à un examen de contrôle mené par un inspecteur du permis de conduire. Les modalités de l'examen de contrôle sont définies par décret du ministre en charge de la sécurité routière.

« À l'issue de ce contrôle, l'inspecteur du permis de conduire peut, soit confirmer le retrait du permis probatoire, soit le restituer et décider de la poursuite de la période probatoire. »

II. – Après l'article L. 223-1, sont insérés deux articles L. 223-1-1 et L. 223-1-2 ainsi rédigés :

« *Art. L. 223-1-1.* – Chaque année les inspecteurs du permis de conduire peuvent effectuer des examens de contrôle des titulaires du permis probatoires. À l'issue de ce contrôle, l'inspecteur du permis de conduire, peut soit retirer le permis probatoire, soit décider de la poursuite de la période probatoire.

« *Art. L. 223-1-2.* – À l'issue de la période de deux ans de conduite avec le permis probatoire, et d'un nombre de minimum de kilomètres parcourus fixé

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

Art. L. 223-5. – I.-En cas de retrait de la totalité des points, l'intéressé reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son département de résidence et perd le droit de conduire un véhicule.

II. – Il ne peut obtenir un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de remise de son permis au préfet et sous réserve d'être reconnu apte après un examen ou une analyse médicale, clinique, biologique et psychotechnique effectué à ses frais. Ce délai est porté à un an lorsqu'un nouveau retrait de la totalité des points intervient dans un délai de cinq ans suivant le précédent.

III. – Le fait de refuser de se soumettre à l'injonction prévue au premier alinéa du présent article est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

IV. – Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

par décret en conseil d'État, le permis de conduire est affecté de la moitié du nombre maximal de point. Puis, au terme de chaque année, le nombre de points est majoré du quart du nombre maximal de points si aucune infraction ayant donné lieu à un retrait de point n'a été commise. Le nombre de points est réduit de plein droit si le titulaire du permis de conduire a commis une infraction pour laquelle cette réduction est prévue.

« Lorsque le nombre de points est nul, le permis perd sa validité. Dans ce cas, le titulaire doit repasser le permis auprès d'un Inspecteur du permis de conduire. »

III. – Au premier alinéa de l'article L. 223-5, après les mots : « totalité des points », sont insérés les mots : « ou si le titulaire du permis probatoire a commis une infraction entraînant un retrait de point, ».

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la Commission

2° La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

4° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

5° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

6° La confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire.

V. – Le fait pour toute personne de conduire un véhicule à moteur pour la conduite duquel le permis est nécessaire, malgré l'injonction qui lui a été faite de remettre son permis de conduire conformément au I, est puni des peines prévues aux III et IV.

PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR

- **Délégué interministériel à la sécurité routière et délégué à la sécurité et à la circulation routières**
 - M. Henri Prévost, chef du service, adjoint au délégué
 - M. Frédéric Tézé, adjoint au sous-directeur de l'éducation routière et du permis de conduire
- **Préfecture de Seine-Saint-Denis**
 - M. Hugues Besancenot, secrétaire général
 - M. François Praver, directeur de la réglementation
- **Conseil national de la sécurité routière, groupe de travail permis de conduire**
 - M. Gérard Acourt, président de la commission jeunes et éducation routière
- **Syndicat nationale des inspecteurs, cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière - SNICA-FO**
 - Mme Pascale Maset, secrétaire générale
 - M. Simon Berg, secrétaire national en charge de l'Île-de-France
- **Syndicat national des personnels techniques, administratifs et de service de l'équipement et de l'environnement - SNPTAS-CGT**
 - M. Jean-Bernard Marcuzzi, secrétaire national
- **Union nationale des indépendants de la conduite (UNIC)**
 - M. Thibault Droinet, vice-président
 - M. Joël Cassegrain, vice-président
- **Fédération nationale des enseignants de conduite (FNEC)**
 - M. Michaël Roblin
 - M. Karl Raoult

- **Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)**
 - M. Philippe Malpièce, secrétaire général
- **Bureau Véritas**
 - M. Marc Boissonet, senior vice-président
 - M. Jacques Matillon, directeur de l'activité certification
 - M. François Midy, directeur du département automobile
- **Fédération des associations générales étudiantes (FAGE)**
 - M. Victor Bygodt, vice-président en charge de l'innovation sociale
- **Association consommation, logement et cadre de vie (CLCV)**
 - M. Olivier Gayraud, chargé de mission, juriste
- **Union nationale des associations familiales (UNAF)**
 - Mme Marie-Andrée Blanc, administratrice
 - Mme Claire Ménard, chargée des relations parlementaires