ASSEMBLÉE NATIONALE

XVIe LÉGISLATURE

Compte rendu

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

– Examen de la proposition de loi visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire (n° 793) (M. Sacha Houlié, rapporteur) 2

– Information relative à la Commission 25

Mercredi
15 mars 2023
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 43

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

Présidence de M. Erwan Balanant, *Vice-Président*

ASSEMBLÉE NATIONALE

La séance est ouverte à 9 heures 30.

Présidence de M. Erwan Balanant, vice-président.

La Commission examine la proposition de loi visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire (n° 793) (M. Sacha Houlié, rapporteur).

M. Erwan Balanant, président. Nous examinons la proposition de loi visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire, déposée par notre président Sacha Houlié le 31 janvier dernier. Ce texte a été inscrit à l'ordre du jour en séance publique au cours de la prochaine semaine de l'Assemblée, le lundi 27 mars.

Monsieur le rapporteur, vous avez la parole.

M. Sacha Houlié, rapporteur. La proposition de loi que je vous présente ce matin tend à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire, dont nous célébrons le centenaire. Elle comporte trois articles et vise un triple objectif : rendre le permis moins cher, plus simple et plus rapide.

Cette ambition, nous la déployons de longue date, puisqu'elle a été initiée en 2015 par Emmanuel Macron, alors ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, à travers la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui avait permis de réduire significativement les délais d'obtention du permis de conduire, en faisant passer le délai médian entre deux présentations de soixante-cinq jours en 2014 à quarante-deux jours en 2018. Ce résultat avait été obtenu en partie grâce à l'externalisation de l'épreuve théorique du permis de conduire et au recentrage des missions des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCRS) sur le passage de l'épreuve pratique, étant entendu qu'elles comprennent aussi le contrôle des fraudes, notamment à l'obtention du code, ainsi que l'accompagnement des auto-écoles, dont elles permettent de s'assurer de la qualité des formations dispensées.

En 2019, à la suite du rapport de notre ancienne collègue Françoise Dumas, le Gouvernement a mis en œuvre un plan de dix mesures afin de garantir un meilleur accès au permis de conduire, d'en diminuer le coût et d'en poursuivre la simplification.

Le présent texte s'inscrit dans la continuité de cet effort, d'autant que le contexte inflationniste n'épargne pas le secteur des auto-écoles ; le coût de l'acquisition du permis de conduire atteint désormais 2 000 euros, voire davantage, avec de fortes disparités territoriales. Les délais d'obtention se sont en outre allongés, du fait de la crise du covid : ils étaient de soixante-trois jours en 2020 et de cinquante-trois en 2021.

Il nous faut mesurer l'inquiétude des jeunes, qui sont les principaux concernés : 80 % des lauréats de l'examen pratique du permis B ont moins de 25 ans et 86 % d'entre eux pensent qu'il s'agit d'un outil indispensable dans la vie d'un jeune adulte, qu'elle soit personnelle ou professionnelle. Je veux leur envoyer le message que nous leur faisons confiance.

J'ai aussi en tête les autres défis auxquels nous sommes confrontés. Nous nous préoccupons de la réouverture des petites lignes ferroviaires, de la remise en fonctionnement des trains de nuit, du développement des transports en commun, du soutien aux collectivités territoriales, du financement du plan Vélo… Le permis de conduire n'est qu'un élément parmi

d'autres, quoique déterminant pour l'émancipation et l'accès des jeunes à l'autonomie : 20 % des personnes en âge de travailler, soit 7 millions de Français, rencontrent des difficultés pour se déplacer et un tiers des personnes interrogées ont dû refuser un travail ou une formation professionnelle pour cette raison.

Pour que le permis soit à la fois plus simple et moins cher, nous devons renforcer l'information et favoriser l'accès aux nombreuses aides proposées par l'État, ses opérateurs et les collectivités territoriales – notamment les communes. Cela permettrait de réduire le reste à charge, sans pour autant dégrader la formation. Tel est le sens de l'article 1er, qui prévoit la création et la gestion par l'État d'une nouvelle plateforme numérique, « 1 jeune, 1 permis », laquelle aura vocation à recenser l'intégralité de ces aides ; elle est inspirée de la plateforme « 1 jeune, 1 solution », dont chacun a salué la réussite en matière de promotion des dispositifs pour l'emploi des jeunes.

Un dispositif législatif est nécessaire pour s'assurer de la collecte auprès des établissements publics et des collectivités de l'intégralité des informations indispensables à la création de la plateforme. Je proposerai en outre un amendement visant à articuler celle-ci avec la plateforme « Auto-écoles » relative au choix de son établissement de la conduite –elle mentionne par exemple les auto-écoles certifiées, certaines aides y étant conditionnées – et avec « RdvPermis », outil destiné à rationaliser l'inscription à l'examen pratique.

L'article 2 traite d'un outil incontournable : le compte personnel de formation (CPF), qui a permis de financer 322 000 permis de conduire en 2021, soit 28 % des permis délivrés cette année-là, les deux tiers des bénéficiaires étant des personnes âgées de moins de 35 ans. Il s'agit de surcroît de la formation la plus financée sur le site « Mon compte formation ».

Pour l'heure, seuls trois types de permis sont éligibles au CPF : le permis B, le permis poids lourds et le permis bus. Je vous propose d'étendre cette possibilité à l'ensemble des catégories du permis de conduire. J'ai passé pour ma part le permis A1, pour pouvoir rejoindre avec une petite moto la ville-préfecture, distante de 30 kilomètres et qui n'était pas reliée à mon domicile par des transports en commun. Dans les agglomérations, beaucoup de jeunes utilisent quotidiennement les deux roues : il vaut mieux, pour des raisons de sécurité, que ces personnes détiennent un permis A. Le permis remorque est quant à lui très intéressant pour les artisans.

Certains d'entre vous auraient souhaité aller plus loin mais le président de la commission des finances a déclaré, de manière tout à fait fondée, irrecevables au titre de l'article 40 des amendements portant notamment sur la cessibilité du CPF entre parents et enfants. Cette mesure, j'avais moi-même eu l'intention de la proposer avant d'y renoncer à l'issue des auditions, et cela pour trois raisons : premièrement, le caractère personnel et incessible du CPF ; deuxièmement, le coût qu'elle représenterait et les fraudes auxquelles elle pourrait donner lieu ; troisièmement, et surtout, l'inégalité sociale qu'elle susciterait : il est en effet plus aisé de céder ses droits au CPF à son enfant pour un cadre que pour un salarié non qualifié, qui en a besoin pour lui-même.

Je souhaiterais également que l'aide de 500 euros au financement du permis de conduire pour les apprentis soit créditée sur le CPF. Il n'a pas été possible, en raison de l'article 40, d'inscrire cette disposition dans le texte, mais je soumettrai la proposition au Gouvernement à l'occasion de l'examen en séance publique. Il en va de même pour le déplafonnement du permis à 1 euro par jour : 1 200 euros, ce n'est pas suffisant pour financer, aujourd'hui, le coût du permis de conduire.

L'article 3 vise à réduire les délais d'attente entre deux présentations à l'examen pratique, ce qui n'est pas sans lien avec les aspects financiers : plus longtemps on se forme, plus on prend d'heures de cours, plus le coût de la formation augmente.

Il y a huit ans, nous avions autorisé le recours, dans les départements où le délai d'attente entre deux présentations à l'examen est supérieur à quarante-cinq jours, à des examinateurs du permis de conduire, en plus des inspecteurs. Je pense que cette mesure, qui permet d'offrir aux candidats un plus grand nombre de créneaux d'examen, peut être généralisée et qu'il n'est plus pertinent de limiter le recours au dispositif.

L'objectif n'est pas pour autant d'externaliser l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe léger. D'abord, cela conduirait à une désorganisation des services. Ensuite, le contrôle des compétences dans une optique de sécurité routière relève d'une mission de service public. En revanche, cette mesure s'inscrit dans la continuité de la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (LOPMI), qui prévoit le recrutement de 100 IPCSR supplémentaires sur quatre ans.

Voilà les mesures pragmatiques, utiles et attendues que je vous soumets. Elles entendent répondre aux difficultés que j'ai pu identifier dans mon département, la Vienne, mais j'imagine que vous y êtes confrontés également dans vos territoires. Les solutions ont été construites collectivement et localement, notamment avec les moniteurs d'auto-école. J'espère qu'elles rencontreront, ce matin, un large consensus.

M. Erwan Balanant, président. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Marie Lebec (RE). En 2011, j'ai enfin décroché mon permis de conduire, après trois tentatives infructueuses et de très nombreuses heures de conduite, pour un coût final assez élevé. J'ai ainsi rencontré les mêmes difficultés que nombre de nos concitoyens, pour lesquels l'obtention du permis de conduire se transforme parfois en parcours du combattant.

Chaque année, 1,5 million de personnes se présentent à l'examen. Le coût, la difficulté à obtenir des heures de formation ou un créneau de présentation à l'examen pratique en dissuadent cependant beaucoup. Si le permis reste pour les jeunes un rite de passage, une première étape vers davantage d'autonomie et d'indépendance, il est aussi un sésame pour accéder à un emploi, pour s'insérer professionnellement et pour se construire. De nombreuses réformes ont été menées pour tenter de simplifier, de moderniser le passage du permis et d'instaurer davantage d'équité, voire d'égalité entre les candidats. Je pense non seulement à la loi Macron du 6 août 2015, mais aussi au plan Le Permis pour tous, présenté en mai 2019.

Avec cette proposition de loi, nous nous inscrivons dans la droite ligne de ces initiatives. Le texte comporte trois grandes dispositions, pour un permis plus simple, moins cher et plus rapide. La première est la création d'une plateforme numérique unique, qui recensera l'ensemble des aides à l'inscription ou au passage du permis de conduire, sur le modèle de la plateforme « 1 jeune, 1 solution », lancée à la suite du covid avec un certain succès. L'inscription au permis de conduire pouvant résulter d'une initiative personnelle du jeune, il est bon que des dispositifs simples permettent de l'accompagner dans ses premières démarches administratives autonomes.

Nous proposons en outre de nouvelles solutions de financement afin d'inclure les treize catégories de permis de conduire, dans la continuité de l'extension du bénéfice du CPF au permis B et au permis poids lourds.

Les auditions que nous avons menées ont confirmé l'intérêt de nos compatriotes à utiliser leur CPF pour financer leur permis. Cet outil est également utile pour un certain nombre de professions, dans la mesure où il s'agit d'un levier de financement pour les jeunes qui souhaiteraient s'orienter vers elles.

La proposition de loi traduit aussi notre souhait de réduire les délais de passage de l'examen, en particulier après un échec. À défaut, il ne servirait à rien d'apporter simplification et financement : tout retard entraîne pour le candidat un surcoût du fait de la nécessité d'acheter des heures complémentaires de conduite pour se maintenir au niveau ; à raison de dix heures par mois, cela représente un budget supplémentaire de 500 euros à chaque passage d'examen. En ces temps où sévit une inflation sans précédent, il est de notre responsabilité de limiter ces charges supplémentaires.

À cette fin, nous proposons à l'article 3 d'étendre le recours à des agents publics ou contractuels pour pallier le manque d'IPCSR. Dans certains départements, comme celui du rapporteur, les temps d'attente peuvent être très longs.

Pour conclure, cette initiative s'inscrit dans la droite ligne de la politique engagée par le Gouvernement et visant à adapter notre réglementation en vue de faciliter le quotidien et d'améliorer les finances de ceux qui travaillent. Nos compatriotes attendent que nous les aidions dans ces moments importants de leur vie personnelle et professionnelle. Rendons le permis plus simple, plus rapide et moins cher.

Mme Edwige Diaz (RN). La proposition de loi visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire est inscrite à l'ordre du jour alors que la mobilité individuelle n'a jamais été autant mise à mal. Entre la multiplication des radars, la mise en place de zone à faibles émissions (ZFE) et l'explosion des prix des carburants et des péages, conduire une voiture n'a jamais été aussi compliqué. Quant à la conservation du permis de conduire, entre la privatisation des voitures radars et la multiplication des radars, cela relève de l'exploit ! À ce propos, les automobilistes attendent avec impatience la concrétisation de l'annonce faite par M. Darmanin il y a bientôt un an que les petits excès de vitesse ne feront plus l'objet de retraits de points à partir du début 2023…

Pour ce qui concerne le passage du permis de conduire, les délais ne cessent de s'allonger – cela fait trente ans que les auto-écoles tirent la sonnette d'alarme. Or, plus on attend, plus le permis coûte cher, car il faut ajouter des heures de conduite, parfois facturées 50 euros chacune, pour ne pas perdre ses acquis : c'est un gouffre financier pour les candidats. Ayant enfin pris conscience du problème, vous proposez un texte visant à la fois à rendre le permis plus accessible financièrement et à réduire les délais de passage de l'examen.

Nous sommes évidemment favorables à l'utilisation du CPF pour le financement du permis de conduire pour tous les véhicules terrestres. Le groupe RN aurait toutefois voulu aller plus loin en rendant cessibles jusqu'à la moitié des droits du CPF des parents afin de financer le permis de leur enfant. Alors que cette portabilité du CPF est une demande répétée des professionnels de la filière, qu'elle ne constitue aucune charge et que, par précaution, nous l'avions gagée dans nos différents amendements, ceux-ci ont été jugés irrecevables. Monsieur le rapporteur, j'ai lu dans la presse vos tentatives de justification : elles ne nous ont pas

convaincus. Vous dites qu'une telle mesure serait inégalitaire car elle favoriserait les enfants dont les parents sont qualifiés et n'ont pas besoin du CPF. À vouloir en permanence ériger l'égalitarisme en totem, vous privez les Français d'une solution pourtant facile à appliquer ! Nous espérons que vous reviendrez sur votre position.

Autre rejet incompréhensible : celui de l'amendement visant à rappeler les IPCRS récemment partis en retraite. Cette mesure, qui avait été proposée dès 2021 par la délégation à la sécurité routière (DSR) et trois organisations professionnelles représentatives, pourrait être déployée rapidement dans les départements en tension. Là encore, nous l'avions gagé, et nous ne comprenons pas pourquoi vous avez déclaré l'amendement irrecevable.

Il y a un an, le ministre de l'intérieur avait annoncé le recrutement de 100 inspecteurs supplémentaires pour ouvrir 150 000 nouveaux créneaux. Où en est-on ? Est-ce l'objet de l'article 3 – auquel cas, il ne s'agirait pas de recrutement mais d'un transfert d'argent public ? Quels services déshabillerez-vous pour pallier le manque d'inspecteurs ? Les IPCRS supplémentaires seraient-ils répartis en fonction de la situation dans chaque département ? Viendraient-ils en complément ou en remplacement des inspecteurs partant en retraite ?

En conclusion, si vous n'écoutez ni les recommandations des professionnels de la filière ni les propositions du Rassemblement national et que les promesses des ministres visant à améliorer le quotidien des automobilistes – et des futurs automobilistes – restent des paroles en l'air, ce texte laissera un goût d'inachevé.

M. Erwan Balanant, président. Pour la bonne compréhension des débats, je précise que ce n'est pas le président Houlié qui a jugé irrecevable les amendements en question, mais le président Coquerel, au titre de l'article 40 de la Constitution.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). Le texte soumis à notre examen s'articule autour de quatre articles, dont un constitue le gage. L'article 1er crée une plateforme nationale regroupant les aides auxquelles peuvent accéder les jeunes pour le financement de leur permis. L'article 2 étend à toutes les catégories de permis le financement par le CPF. L'article 3 assouplit le recours à des agents publics ou contractuels pour pallier le manque d'IPCRS.

Nous partageons évidemment la volonté de faciliter le passage et l'obtention du permis de conduire, la voiture restant le mode de transport privilégié des Français : un sur deux l'utilise au quotidien pour son usage professionnel ou personnel. Néanmoins, le recours à la voiture individuelle résulte également d'un manque cruel d'ambition en matière de transports publics, au niveau tant national que régional et local.

Nous partageons également le constat que l'absence de permis de conduire de catégorie B constitue un frein à la mobilité professionnelle, mais le coût du permis est discriminatoire. De plus, l'ubérisation du passage de l'examen à travers les plateformes en ligne renforce les inégalités d'accès. Ces pratiques se révèlent non seulement délétères pour la sécurité routière mais elles fragilisent aussi le statut des enseignants.

Nous déplorons l'insuffisance des solutions proposées. De simples mesurettes ne résoudront ni les inégalités financières en matière d'accès au permis ni la fracture entre ruraux et citadins. Vous prétendez que des dispositions ont déjà été prises – investissements dans les transports en commun, plan de vigilance contre le sexisme, recrutement d'agents, etc. – mais elles s'adressent en majorité aux populations urbaines, qui sont celles qui ont le moins recours

au véhicule individuel. En parallèle, depuis 2017, vous vous êtes attelés avec méthode au démantèlement du service public dans les zones rurales. Le dernier grand plan de la SNCF, en plus d'ouvrir les lignes à grande vitesse à la concurrence, a entériné la suppression de nombreuses lignes de TER utilisées pour les trajets quotidiens entre la maison et le lieu de travail. C'est incompréhensible, surtout vu le contexte de transition écologique, où chacun est invité à privilégier les transports les moins polluants.

Le programme « 1 jeune, 1 solution », dont vous vous inspirez pour l'article 1er, a été dénoncé par tous les acteurs associatifs comme étant un dispositif inefficace, voire contre-productif, qui marque une forme de renoncement dans l'accompagnement des jeunes vers la formation et l'emploi. Pourtant, vous voulez réitérer l'expérience avec le permis de conduire !

Quant à l'article 2, dans les faits, un nombre très réduit de permis sont finançables par le CPF faute d'harmonisation entre les structures privées. Vous vous contentez d'étendre un dispositif peu utile qui participe d'une bureaucratie kafkaïenne.

Enfin, l'article 3 poursuit la logique de précarisation des inspecteurs sans donner de réels moyens pour augmenter le nombre des places à l'examen du permis de conduire.

Vous dites que le coût du permis de conduire est un frein à l'émancipation des jeunes. Nous sommes d'accord : passer le permis de conduire coûte trop cher, il n'est pas accessible à toutes et à tous alors que sa détention, en plus d'être source d'émancipation, est souvent un prérequis pour obtenir un emploi. Pourtant, aucune des dispositions proposées n'a pour ambition de réduire effectivement son coût. Ce texte relève en réalité de la communication et de l'affichage. Alors que la jeunesse va dans la rue pour exprimer son mécontentement face à l'avenir que vous lui offrez, vous lui jetez des miettes pour qu'elle détourne la tête. Vous modifiez substantiellement des dispositifs existants sans leur donner plus de poids. Nous considérons que cette proposition de loi est bien trop légère au regard des enjeux qu'elle soulève.

M. Nicolas Forissier (LR). Merci de m'accueillir le temps d'une matinée dans cette commission.

Le groupe Les Républicains votera pour la proposition de loi malgré ses lacunes substantielles. Les mesures proposées, la plateforme numérique, l'élargissement de l'utilisation du CPF pour tous les permis ou l'extension de l'utilisation d'agents publics ou contractuels pour faire passer l'examen, vont évidemment dans le bon sens. Ces aménagements permettront de répondre un peu mieux aux difficultés qu'on peut rencontrer, notamment dans les territoires ruraux ou suburbains, pour accéder au permis de conduire et aux inégalités sociales qui découlent de cette situation.

Vous êtes de la Vienne, monsieur le rapporteur, et je suis de l'Indre, département voisin où l'on fait exactement les mêmes constats. Des mesures pragmatiques ont pu être instaurées dans nos territoires, par exemple une aide communale contre un engagement bénévole, par exemple associatif, comme je l'avais fait en tant que maire. Il faut des réponses concrètes aux besoins des jeunes ou des gens un peu plus âgés qui cherchent une formation ou un emploi : ils ont besoin de ce sésame pour la vie professionnelle qu'est le permis de conduire.

Beaucoup d'amendements de notre groupe ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution, de manière excessive selon moi parce que des gages étaient

prévus ou qu'ils s'entendaient à périmètre financier constant. Ces amendements, en tout cas ceux que j'avais déposés, n'auraient donc pas pesé sur les dépenses de l'État.

Notre grand regret concerne la portabilité du CPF dans le cadre de la famille nucléaire, c'est-à-dire la possibilité de l'utiliser pour permettre à son enfant d'accéder, grâce à un financement, au permis de conduire. Telle est la vraie transformation que nous devrions conduire. Nous avons déposé depuis un moment, au nom des Républicains, une proposition de loi à ce sujet, et je vous ai écrit, monsieur le rapporteur, en votre qualité de président de la commission, afin de plaider pour un nouvel examen de cette question.

L'aide familiale moyenne pour le permis de conduire s'élève actuellement à 1 402 euros, alors que le coût est compris entre 1 800 et 2 000 euros, ce qui est très élevé. Vous avez répondu, monsieur le rapporteur, que la portabilité créerait des inégalités. Je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Ce sont les enfants des familles les plus aisées qui ont le plus fréquemment le permis de conduire : 74 % des jeunes dont les parents font partie des 20 % des ménages les plus aisés détiennent le permis de conduire, contre 51 % des jeunes issus des 20 % de ménages les moins aisés. La possibilité d'utiliser son CPF pour aider son enfant, quand on a moins de revenus que d'autres, permettrait de rétablir l'équité sociale. Vous craignez sans doute des effets d'aubaine dans les tranches supérieures, mais on peut imaginer des amendements prévoyant un plafonnement ou des correctifs.

Je souhaite que nous puissions poursuivre le débat sur la portabilité du CPF pour le financement du permis de conduire. Ce serait, cette fois, une vraie solution, concrète et sans charge supplémentaire pour l'État, qui permettrait de répondre aux besoins des jeunes et des moins jeunes lesquels, bien souvent, ne peuvent pas accéder au permis de conduire.

M. Erwan Balanant, président. L'éminent membre de la commission des finances que vous êtes, cher collègue, sait bien qu'on ne gage pas les dépenses mais les baisses de recettes.

M. Emmanuel Mandon (Dem). Premier examen de France avec 1,5 million de candidats chaque année, le permis de conduire représente pour nos concitoyens, en particulier les jeunes, une sorte de rite de passage, une condition à remplir avant d'entrer dans la vie active. En conséquence, la bonne organisation des épreuves du permis de conduire et son coût sont des questions d'intérêt général. C'est à la lumière de ces considérations qu'il convient d'apprécier la proposition de loi de notre collègue Sacha Houlié.

Le permis de conduire est devenu, dans les faits, un véritable diplôme, plus difficile à obtenir que le baccalauréat, comme l'atteste le taux de réussite, qui baisse chaque année. Il était de 57 % en 2022. Ne pas être titulaire du permis de conduire est ce que le sociologue Éric Le Breton appelle une assignation territoriale. Un cinquième de la population adulte est concerné, essentiellement des jeunes des zones rurales ou périurbaines, touchées par la problématique de la mobilité, mais aussi des personnes à faibles revenus.

Toutes ces réalités justifient que le législateur cherche à éliminer les obstacles qui empêchent l'accès au permis de conduire, pour permettre aux candidats de se présenter à l'examen dans des conditions de délai raisonnables et de coût soutenables. Tels sont les objectifs de la proposition de loi, auxquels je souscris pleinement.

L'article 1er tend à créer une nouvelle plateforme numérique d'information, ce qui est totalement justifié par la nécessité de donner une visibilité nationale aux aides, théoriquement

disponibles, des collectivités territoriales et de l'État tout en prenant en compte le profil de chaque candidat en fonction de son lieu de résidence et de sa situation personnelle. On le sait, l'accès à la préparation au permis est directement conditionné par son coût moyen, de 1 600 euros pour 35 heures de conduite, ce qui exclut de nombreux jeunes et crée une perte de chance pour l'obtention d'un emploi. L'enjeu est central : c'est celui de l'égalité des chances. La future plateforme doit être conçue comme une mission de service public.

L'article 2, relatif à l'élargissement du CPF à l'ensemble des permis, est également utile. Plus de la moitié des personnes qui ont mobilisé leur CPF à cette fin ont vu leur situation professionnelle s'améliorer, car le permis de conduire favorise en particulier le retour à l'emploi. Le CPF constitue le premier levier pour l'accès au permis de conduire, mais encore faut-il être en mesure de le mobiliser, ce qui n'est pas possible pour de trop nombreux jeunes, non actifs. La création d'une nouvelle plateforme calquée sur « 1 jeune, 1 solution » se justifie d'autant plus que la solution alternative au CPF pour ces publics, le dispositif du permis à 1 euro par jour, est moins opérant, notamment en raison du relèvement des taux bancaires.

S'agissant de l'article 3, dont l'objectif, louable, est de réduire le délai entre deux passages de l'examen – soixante jours en moyenne –, l'élargissement des postes d'examinateur à d'autres catégories d'agents publics se justifie également. La réussite de l'ouverture aux agents de La Poste nous encourage à continuer dans cette voie.

D'autres leviers pourraient être renforcés afin de résoudre le problème de fond, à savoir le taux d'échec à l'examen. Je pense aux formules qui permettent aux jeunes, dès 15 ans ou à partir de 18 ans, d'acquérir une plus grande expérience de conduite grâce à un apprentissage renforcé. Le taux de réussite est alors bien supérieur à la moyenne nationale – il est de l'ordre de 75 % pour la conduite accompagnée. Cette formule, quasiment unique en Europe, bénéficie de peu d'aides, alors qu'elle pourrait permettre de remédier à bien des problèmes. Il en est de même pour la conduite supervisée, destinée aux élèves dont les familles n'ont pas de voiture.

J'appelle enfin votre attention sur les enjeux actuels de la sécurité routière. Chaque année, 700 personnes sont tuées sur nos routes à la suite d'accidents impliquant un conducteur ayant consommé de la drogue, ce qui représente 21 % de la mortalité routière. Ne devrait-on pas aborder cette question, prioritaire, au niveau de l'épreuve du code, pour laquelle on demande aux candidats d'accumuler des connaissances complexes ?

Le groupe Démocrate votera la proposition de loi.

Mme Cécile Untermaier (SOC). La question du permis de conduire touche principalement la jeunesse, mais pas seulement : elle concerne le quotidien des gens, et le permis est une exigence en matière d'emploi. C'est pourquoi cette proposition de loi est utile. Nous examinons d'ailleurs un texte portant sur cette question lors de chaque législature, et chaque collectivité mène une action pour faciliter, par une aide financière, l'accès au permis de conduire.

En matière de coût, de délais et de qualité, beaucoup de choses restent à faire. Nous devons faciliter l'accès à ce véritable passeport vers l'emploi, la culture et le sport, en particulier dans les territoires ruraux. Le coût n'a pas diminué, alors que nous avons externalisé le dispositif dans le cadre de la loi Macron. Il faut également rappeler l'importance de la sensibilisation à la sécurité routière, au partage de la route : apprendre à conduire, c'est

aussi apprendre à se conduire. Les jeunes de 15 à 24 ans représentent 23 % des victimes de la route, soit le double de leur part dans la population. La dimension éducative est essentielle.

Je rappelle à cette occasion que Jean-Louis Bricout avait déposé une proposition de loi issue d'une expérimentation menée en Thiérache pour assurer un enseignement collectif du code de la route dans le cadre scolaire. Cette expérimentation s'étant bien déroulée, il me semble que nous pourrions, d'une manière ou d'une autre, en tirer quelques enseignements.

Sur le fond, est-ce bien à l'État de gérer une telle plateforme et au législateur de prévoir sa création ? Le pouvoir exécutif ne pourrait-il pas, sans attendre une loi, s'emparer de ce sujet ? Il nous semble que cela relève du domaine strictement réglementaire.

S'agissant de l'augmentation du nombre d'inspecteurs, la question est de savoir comment, dans quelles conditions et avec quelles garanties, l'ouverture, ou l'externalisation, se fera. Il est tout à fait essentiel de travailler sur l'attractivité et le sens de ce métier. Il nous semble qu'il faut adosser à la certification ou à l'agrément donné par l'État une charte de déontologie. Aucun métier ne doit échapper à cette logique, et mon groupe déposera un amendement à ce sujet. C'est un métier complexe et de proximité, qui exige beaucoup de la part des auto-écoles et des inspecteurs. Une telle charte de déontologie pourrait être prévue par un arrêté du ministre de l'intérieur, qui s'est lui-même doté d'un comité national d'éthique.

Enfin, par respect pour la vérité, arrêtons d'employer des appellations trompeuses comme le « permis à 1 euro ». Il s'agit d'un prêt, nous savons la déception que ce dispositif suscite. Il faut appeler un chat un chat. Lorsque le permis ne coûte pas 1 euro, il faut le dire. Nous connaissons le massacre qu'a représenté, dans un tout autre domaine, la prétendue isolation à 1 euro, à laquelle ont naïvement cru beaucoup de gens. Nous déposerons, là encore, un amendement.

Mme Marie-Agnès Poussier-Winsback (HOR). Le permis de conduire est, pour tous, un sésame sur le plan de l'insertion sociale et professionnelle, mais pas seulement : pour un grand nombre d'entre nous, en particulier les plus jeunes, c'est aussi un outil incontournable en matière de liberté, nous le mesurons notamment dans les circonscriptions rurales telles que la mienne. J'ai pu le constater moi-même lorsque j'étais plus jeune : l'objectif était vraiment de trouver une solution pour avoir le permis de conduire.

La levée des freins, si vous me passez l'expression, à l'obtention du permis de conduire doit s'accompagner de mesures visant à réduire l'usage de la voiture thermique individuelle. Nous devons être attentifs à l'accompagnement de cette transition : personne ne doit être laissé de côté, la voiture restant utilisée pour plus de 80 % des déplacements du quotidien en milieu rural. Malheureusement, les solutions alternatives en matière de mobilité ne sont pas légion.

Le Gouvernement est engagé dans une dynamique visant à faciliter l'accès au permis de conduire. Celui-ci est d'ores et déjà finançable par le CPF. Par ailleurs, le ministère de l'intérieur a récemment annoncé, ce qui était plutôt une bonne nouvelle, le recrutement de 100 IPCSR supplémentaires, entre 2023 et 2025. Le passage du permis B demeure le premier examen en France, avec plus de 1,5 million de candidatures chaque année.

Si de nombreuses solutions sont mises en place pour faciliter la mobilité des citoyens, grâce à des investissements massifs dans les transports en commun ou dans le

soutien à l'achat de nouveaux véhicules propres, moins polluants, certains freins demeurent, notamment ceux du financement du permis de conduire, de l'accès à l'information et de l'indisponibilité, trop fréquente, des inspecteurs.

Cette proposition de loi, que nous vous remercions d'avoir déposée, monsieur le rapporteur, vise à traiter ces trois problèmes en facilitant l'accès à l'information par la mise en place d'une plateforme numérique « 1 jeune, 1 permis » afin de recenser l'ensemble des aides financières auxquelles on peut prétendre pour la préparation aux examens, en étendant les possibilités d'utilisation du CPF à toutes les catégories de permis de conduire et en levant la condition de délai entre deux présentations par un même candidat à l'épreuve pratique, avec la possibilité du recours, s'agissant de la fonction d'examinateur, à des agents publics ou contractuels.

L'information des futurs bénéficiaires est cruciale, tous ceux d'entre nous qui ont exercé des responsabilités au sein de collectivités locales le savent. J'ai souvent été étonnée de voir qu'on proposait une aide pour quatre-vingts permis, par exemple, mais qu'il n'y avait que quarante demandes. Il est nécessaire d'assurer une meilleure information. La mise en place d'une plateforme « 1 jeune, 1 permis » est inspirée de celle « 1 jeune, 1 solution », qui a eu un grand succès, puisqu'elle a permis d'améliorer fortement l'insertion professionnelle des jeunes. Nous devons nous doter de tous les moyens possibles pour améliorer l'insertion des jeunes, mais aussi des moins jeunes. Il arrive que des petits riens changent tout.

Nous espérons que cette proposition de loi sera adoptée. En tout cas, nous la voterons.

M. Davy Rimane (GDR-NUPES). Dans une étude publiée en mai 2022, l'Institut Montaigne soulignait que la principale difficulté identifiée par les jeunes à propos du permis de conduire était son coût moyen, estimé entre 1 600 et 1 800 euros. Selon 68 % des jeunes, il était difficile de financer leur permis, et 21 % de ceux qui ne l'avaient pas considéraient qu'une baisse de son coût serait un élément motivant.

Ainsi que l'indique l'exposé des motifs, « 28 % des personnes en insertion professionnelle abandonnent leur emploi ou leur formation pour des raisons de mobilité ». C'est particulièrement vrai dans des territoires tels que la Guyane, où les transports en commun et les services publics sont quasiment inexistants. Le permis de conduire y constitue un enjeu majeur en matière de mobilité et d'insertion sociale pour tous les citoyens, notamment les plus jeunes.

On ne peut qu'être favorable à ce qu'une plateforme réunisse l'ensemble des aides financières existantes. Encore faudra-t-il que ce dispositif soit connu, sans quoi il se résumera à un coup d'épée dans l'eau. La question qui se posera principalement sera donc celle de la publicité. Comment les usagers potentiels seront-ils informés de l'existence de cette plateforme et de la possibilité d'y recourir ?

De même, on peut difficilement s'opposer à l'élargissement des possibilités d'utilisation du CPF, mais il faudra rester vigilant sur un point qui mériterait des éclaircissements. Le Gouvernement a acté, dans un amendement au budget pour 2023, le principe d'un reste à charge, annoncé entre 20 % et 30 % du coût, pour les salariés désirant suivre une formation grâce à leur CPF. Une telle participation financière ne serait pas exigée, en revanche, pour les demandeurs d'emploi, Pôle emploi pouvant apporter un financement. S'agissant des salariés ayant conclu un accord avec leur entreprise, des concertations avec les

partenaires sociaux, les parlementaires et les acteurs de la formation devaient être menées afin de déterminer le niveau de la participation et son plafonnement. L'instauration d'un ticket modérateur a été évoquée, même si le salarié dispose de suffisamment de crédits sur son CPF. Qu'en sera-t-il pour les salariés qui utiliseront leur compte pour l'obtention du permis de conduire ?

Par ailleurs, si la facilitation du recours à des agents publics ou contractuels comme examinateurs représente une bouffée d'oxygène pour les auto-écoles, ce n'est qu'une solution de court terme visant à apporter un soulagement momentané. Une vision de plus long terme serait bienvenue. En outre, plusieurs écueils nous ont été signalés sur le terrain.

Vous avez tendance à inverser la logique. La seule solution pérenne est d'embaucher, et de communiquer pour inciter des candidats à s'orienter vers ce métier. Les 50 inspecteurs supplémentaires qui sont prévus dans le schéma d'emplois pour 2023 seront largement insuffisants compte tenu des tensions existantes. En Guyane, un problème d'attractivité a été identifié. Une auto-école nous a indiqué que les inspecteurs s'en allaient sans être remplacés : il n'y en aura bientôt plus qu'un seul alors qu'ils étaient six auparavant.

Ensuite, le renfort par des agents publics ne se fait que pour les permis B. En Guyane, les auto-écoles se retrouvent ainsi dans l'impossibilité de faire passer les examens pour le permis poids lourd.

Autre difficulté, toutes les administrations ont besoin de leurs agents. Il est impensable de continuer à piocher à droite ou à gauche pour trouver des supplétifs au sein d'un État de plus en plus défaillant quand il s'agit de la bonne exécution de ses missions.

On risque également de créer des déséquilibres entre collègues : un agent détaché de La Poste a bien souvent un salaire moins élevé qu'un IPCSR, car il ne bénéficie pas forcément de primes.

Enfin, les agents appelés à suppléer des inspecteurs n'ont pas bénéficié de la même formation qu'eux, et ils n'ont donc pas nécessairement la même aptitude à analyser les situations de conduite, les comportements des conducteurs et les prises de décision. Si toutes les solutions en faveur d'une employabilité accrue des jeunes, particulièrement en Guyane, où le taux de chômage est abyssal, sont à explorer, cela ne doit pas se faire au détriment de la qualité du système de délivrance des permis et encore moins de la sécurité des conducteurs et de ceux qui se trouvent autour d'eux, en premier lieu les piétons.

M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES). Comment ne pas être sensible au problème soulevé par ce texte ? Le droit de se déplacer est fondamental : c'est la condition *sine qua non* de l'insertion professionnelle, et c'est aussi un moyen incontournable pour créer du lien. La mobilité n'est pas un choix, mais une nécessité. On ne le sait que trop bien en France : l'égalité d'accès à ce droit n'est pas garantie. Trop de territoires éloignés des métropoles ne sont pas desservis par les transports publics. La voiture individuelle y est donc la seule option, et le permis de conduire constitue un passage obligé. Cette situation n'est pas le produit du hasard, elle résulte de choix de société absurdes. L'aménagement du territoire est structuré autour de la voiture, et ce n'est certainement pas le budget pour 2023 qui nous permet de changer de logiciel. La dépendance à la voiture individuelle n'est pas seulement un problème écologique : cela rend aussi vulnérables des millions de ménages dans le budget desquels l'automobile pèse lourd – coût du permis de conduire, achat du véhicule, frais d'assurance, réparations, dépenses imprévues, et je ne parle même pas du prix de l'essence.

Vous vous proposez, monsieur le rapporteur, d'améliorer l'accès de la jeunesse au permis de conduire. C'est un objectif que nous partageons, même si nous défendons un autre modèle de développement à terme. Votre texte va, à première vue, dans le bon sens mais, sous le capot, le moteur tousse un peu, si je puis dire.

D'abord, la proposition de loi manque d'ambition. Elle se borne à organiser le recensement des aides financières existantes, au moyen d'une plateforme numérique nationale. Cela ne permettra pas de compléter l'offre de financement. À l'heure actuelle, seuls 20 % des permis sont subventionnés, ce qui est très insuffisant. Le coût élevé du permis arrive en tête des raisons invoquées par les jeunes pour expliquer pourquoi ils n'en sont pas détenteurs. Cela étant, la mesure proposée n'est pas inutile. Sous réserve de quelques ajustements, mon groupe la soutiendra.

Par ailleurs, ce texte n'apporte une solution qu'à ceux qui ont déjà commencé à travailler. Vous élargissez les possibilités d'utilisation du CPF à toutes les catégories de permis, mais vous ne ciblez pas les plus jeunes, ceux qui souhaitent accéder à un premier emploi. C'est tout de même un problème de taille. Néanmoins, votre mesure va dans le bon sens, et nous la voterons aussi.

S'agissant de l'article 3, en revanche, nous ne pourrons pas vous suivre. La réduction des délais de passage de l'examen du permis de conduire est un objectif que nous partageons, mais il ne doit pas servir de prétexte à la disparition du métier d'inspecteur. Les inspecteurs sont des agents de catégorie B. Recrutés par concours, ils bénéficient à l'issue de leur admission d'une formation exigeante. Leur remplacement par des agents publics ou contractuels doit répondre à une stricte nécessité, d'autant qu'ils sont moins bien formés. Le droit actuel prévoit une dérogation dans les départements où le délai entre deux présentations d'un même candidat à l'examen est supérieur à quarante-cinq jours. En supprimant cette condition, vous choisissez de banaliser ce qui est dérogatoire. C'est une ligne rouge pour le groupe Écologiste, mais nous restons disponibles pour travailler sur un mécanisme plus équilibré.

M. Paul Molac (LIOT). Dans les territoires ruraux, les petites villes et les montagnes, la mobilité passe par le permis de conduire. Il n'y a plus de trains et il ne reste que quelques cars : si on veut se déplacer, on est obligé d'avoir le permis de conduire. C'est un sésame ou tout au moins un passeport pour l'embauche, pour les visites du quotidien et pour la vie sociale, notamment quand on est jeune. C'est donc primordial.

Notre groupe soutiendra ce texte dans la mesure où il vise à lever certains obstacles au passage du permis. La mobilité, en particulier celle en commun, est une question importante, et les obstacles auxquels font face les candidats au permis de conduire traduisent les fractures territoriales du pays.

Lors des précédentes législatures, le Parlement a voté plusieurs réformes tendant à rendre plus accessible le permis de conduire. Les mesures adoptées permettent d'aider concrètement le million de candidats qui se présentent chaque année aux épreuves. Le permis à 1 euro par jour ou encore les aides pour les apprentis ont ainsi contribué à renforcer l'appui de la puissance publique, en particulier pour les plus jeunes. Notre groupe salue également l'action et l'engagement des collectivités locales, qui font beaucoup, grâce à des dispositifs d'aide directe en faveur des habitants et des territoires.

En dépit des réformes, certaines difficultés persistent et conduisent à des délais déraisonnables. Cela résulte, en réalité, des moyens insuffisants qui sont déployés par l'État pour assurer la présence de suffisamment d'inspecteurs. Dans certains territoires, ce manque est patent : la liste des candidats à l'examen s'allonge dans les auto-écoles, de même que les délais. À cause de la pénurie d'inspecteurs, les habitants des territoires ruraux se sentent une fois de plus lésés, ce qui accroît le sentiment d'une fracture territoriale, notamment chez les jeunes. C'est pourquoi, si le premier objectif doit être de recruter davantage d'inspecteurs pleinement formés à leur métier, notre groupe souscrit à la volonté de faciliter le recours à des agents publics ou contractuels comme examinateurs dans les départements où les délais sont les plus longs. Nous souhaiterions cependant avoir des précisions du rapporteur : quel a été le retour des principaux intéressés, les ICPSR ? Comment accueillent-ils ce texte ?

Par ailleurs, notre groupe soutient la volonté de renforcer l'information au sujet des aides au financement du permis et appelle l'État à faire preuve de plus d'efficacité dans le décaissement de ces aides. Nous reconnaissons le manque de visibilité de certaines d'entre elles, qui crée un risque de non-recours au droit. Sans s'y opposer, notre groupe doute, cependant, de l'utilité de l'article 1er. Il ne vous aura pas échappé qu'une loi n'est pas nécessaire pour créer une plateforme numérique publique. La plateforme « 1 jeune, 1 solution » existe sans base légale : cela relève du pouvoir réglementaire. Par ailleurs, cette demande est déjà en partie satisfaite par le site « service-public.fr », qui permet à tout citoyen de renseigner sa situation précise – son âge, s'il est apprenti, étudiant ou salarié, s'il a un handicap reconnu, etc. – afin de connaître toutes les aides possibles pour passer le permis. Il aurait été plus simple et surtout plus rapide et moins coûteux de compléter ce site au moyen d'un volet relatif aux aides locales. Si le choix de la majorité se porte sur une nouvelle plateforme, notre groupe rappelle que celle-ci devra être gérée et tenue à jour, sous peine d'être délaissée, comme c'est le cas de plusieurs sites publics de ce type.

Au-delà d'une simple information, nous soulignons la nécessité d'améliorer le décaissement des aides nationales. Certains dispositifs donnent lieu à une phase administrative longue, qui précède l'inscription dans les auto-écoles. Si nous voulons que les dispositifs soient efficaces et qu'ils trouvent leur public, encore faut-il qu'ils soient accessibles dans des délais raisonnables.

M. Erwan Balanant, président. Nous en venons aux questions des autres députés.

M. Jean-Luc Warsmann (LIOT). Ce texte va dans la bonne direction. Dans mon département, je constate plutôt un reflux des aides des collectivités locales – suppression des dispositifs des missions locales, réduction drastique des aides du conseil départemental. Disposez-vous de statistiques au niveau national ? Pourrait-on prévoir une publication annuelle de ces éléments ? Cela nous donnerait une idée du pourcentage de permis ayant bénéficié d'une aide.

L'utilisation du CPF vise des personnes qui sont déjà dans la vie active. La disposition proposée a l'intelligence de ne pas fixer une limite d'âge car il est encore plus difficile de passer son permis après 25 ou 30 ans.

Reste l'angle mort des jeunes candidats au permis. Dans mon département, un jeune sur deux poussant la porte d'une mission locale n'a pas le permis. J'aimerais avoir votre opinion sur cette question.

M. Dino Cinieri (LR). Nous soutenons votre proposition de loi, même si elle ne va pas assez loin pour faciliter la mobilité, notamment dans les zones rurales et périurbaines dépourvues de transports en commun. La publicité des aides disponibles ainsi que l'extension de l'utilisation du CPF devraient permettre à nos concitoyens de financer plus facilement leur permis de conduire mais cela n'aidera pas les personnes qui doivent le passer pour suivre une formation ou décrocher un emploi.

Mon amendement CL1 a été déclaré irrecevable alors qu'il ne coûtait rien. Il visait à autoriser la transmission par un parent de ses droits acquis dans son CPF à son enfant pour financer le permis de conduire. Le coût moyen de la formation s'élevant à 2 000 euros, cela constituerait pourtant un véritable coup de pouce.

M. René Pilato (LFI-NUPES). La cession du CPF me gêne beaucoup car certains parents ne travaillent pas et ne peuvent rien céder. J'avais proposé qu'un CPF soit mis à disposition de tous les enfants dès 16 ans et qu'il soit abondé par l'État, avec un nombre d'heures fléchées vers le permis de conduire. Ce serait une véritable mesure d'égalité.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Je retiens que vous avez salué quasiment à l'unanimité cette initiative législative. Celle-ci permettra de sécuriser la plateforme numérique et de surmonter une certaine mauvaise volonté des pouvoirs publics à synthétiser l'information sur les aides au permis de conduire. Cela est pourtant nécessaire quand on connaît le parcours du combattant que cela représente.

Nous ne sommes pas tous égaux face au permis. Le niveau demandé est tel que beaucoup de gens sont amenés à le présenter plusieurs fois. C'est la preuve que les inspecteurs sont bien formés et exigent des compétences fortes.

Les amendements proposant la cessibilité du CPF ont été déclarés irrecevables en raison de leur coût pour les finances publiques. De plus, une telle disposition jouerait en défaveur des familles les plus pauvres, raison pour laquelle nous n'avons pas emprunté cette voie. Le ministère estime par ailleurs que cela ruinerait le CPF – ce n'est pas une bonne justification de mon point de vue car, si on donne des crédits à la formation, c'est pour qu'ils soient utilisés. Enfin, nous manquons d'inspecteurs capables de contrôler les fraudes. Pour toutes ces raisons, nous avons renoncé à la cessibilité du CPF.

Madame Diaz, je vous ferai observer que nombre d'auto-écoles sont favorables à cette proposition de loi et que celle-ci est même plébiscitée par les acteurs du secteur dans votre territoire.

Il existe déjà, au sein de la DSR, des dispositions permettant de recourir à des inspecteurs retraités. Nous recrutons non seulement pour remplacer les personnes qui partent à la retraite mais aussi pour créer des postes supplémentaires – 56 inspecteurs seront formés cette année – car le contingent national de 1 288 inspecteurs intègre les agents en détachement ou affectés à des missions annexes. Notre objectif est donc de remettre des gens dans les voitures.

Je ne partage pas tout ce qui a été dit, notamment par M. Coulomme, sur les transports publics. Nous avons beaucoup investi dans les trains de nuit et les petites lignes et garanti un panier de ressources, y compris sous forme d'avances, aux collectivités chargées des transports publics et mises en difficulté par la crise du covid.

Concernant la reconquête territoriale, lorsque le Président de la République a annoncé, en avril 2019, la création des maisons France Services, je n'y croyais pas beaucoup. En fait, cela fonctionne très bien, des permanences étant ouvertes dans des endroits où il n'y avait plus de services publics. Aujourd'hui, avec 2 379 centres d'accueil, le réseau France Services couvre l'intégralité du territoire, apportant une réponse de proximité à nombre de nos concitoyens.

Comme l'a évoqué M. Warsmann, les missions locales se substituent quasiment à l'État pour bâtir le financement des permis de conduire, et les professionnels savent comment trouver l'information sur les aides locales. De plus, au sein des auto-écoles qui le peuvent, des agents de bureau proposent des solutions de financement avec les élèves : si le jeune ne consulte pas de lui-même la plateforme « 1 jeune, 1 permis », monsieur Molac, les professionnels seront à même de le guider. L'un de nos objectifs est ainsi d'accélérer la structuration de tout l'écosystème de plateformes afin de lever les contraintes sur les délais, le prix et la réduction du reste à charge pour les candidats au permis de conduire.

Certains ont soulevé la question de la difficulté d'obtention du permis. Je le redis, celle-ci montre que le niveau d'exigence n'est pas dégradé, preuve que nous n'autorisons pas n'importe qui à conduire dans notre pays. Nous pouvons nous en féliciter car cela contribue à la baisse de la mortalité routière.

Quant à la plateforme, sa nature n'est législative qu'à la marge, sur l'aspect de collecte des informations auprès des collectivités locales. Toutefois, le pouvoir réglementaire se montrant un peu trop prudent, nous souhaitons l'inciter à accélérer sur ce sujet.

Nous n'avons pas de baguette magique pour augmenter le nombre d'inspecteurs. Je ne souhaite pas que l'on externalise car ils exercent une mission de service public. De plus, cela désorganiserait le métier et provoquerait de façon certaine une augmentation des délais à très court terme.

Il est aujourd'hui fait appel à des agents contractuels du groupe La Poste – trente-huit d'entre eux ont été intégrés au corps des IPCSR, ce qui n'est pas négligeable. Cette voie est à ce jour fermée aux agents des collectivités territoriales alors que le dispositif pourrait leur permettre d'exercer une mobilité professionnelle après une formation de deux mois à la fonction d'examinateur du permis de conduire, qui n'est que l'une des missions accomplies par les inspecteurs – les autres missions, comme l'accompagnement des auto-écoles, la lutte contre la fraude ou la prévention dans les écoles, nécessitent une formation de six mois.

Concernant les transports publics, j'ai des réserves sur le souhait de l'État de développer le schéma d'aménagement territorial. En dépit de la volonté, réelle, d'agir différemment, nous n'échapperons pas, je pense, à la nécessité d'accélérer le passage du permis de conduire.

L'objet de cette proposition de loi est très pragmatique. Nous devons nous appuyer sur ce qui fonctionne bien – « 1 jeune, 1 solution », « 1 jeune, 1 permis », le CPF et l'ouverture du recrutement des examinateurs. De ce point de vue, nous pouvons collectivement faire œuvre utile en notre qualité de législateur.

Article 1er (art. L. 221-3-1 [nouveau] du code de la route) *: Plateforme numérique nationale d'information des dispositifs de financement du permis de conduire*

Amendement CL31 de M. Jérémie Iordanoff.

M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES). Les dispositifs de financement du permis proposés par les collectivités locales étant transmis au préfet dans le cadre du contrôle de légalité, l'État dispose déjà des moyens de collecter ces informations. Il est donc proposé de supprimer l'obligation qui leur est faite d'alimenter la plateforme et d'inscrire cette dernière dans le code de la route.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Dans l'amendement CL37 que je vais défendre ensuite, je proposerai en effet de l'inscrire dans le code de la route. Je souhaite donc le retrait de votre amendement au profit du mien, d'autant que la transmission au contrôle de légalité ne permet pas toujours d'identifier la délibération créant un dispositif d'aide au permis de conduire. Par ailleurs, je tiens à vous rassurer sur un point : c'est l'État qui aura à sa charge le développement et la gestion de la plateforme.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CL37 de M. Sacha Houlié.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Il vise à insérer le dispositif de l'article 1er dans le code de la route.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement les amendements CL46 et CL47, rédactionnels, de M. Sacha Houlié, rapporteur.*

Amendement CL32 de M. Jérémie Iordanoff.

M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES). Cet amendement vise à utiliser la plateforme pour mettre à la disposition du public un panorama complet des offres de mobilité alternative proposées dans les territoires, car les solutions existantes sont parfois méconnues. Notre priorité doit être d'encourager la diversification des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Sur le principe, je partage votre souhait de faire davantage connaître les modes de déplacement alternatifs, notamment les transports en commun. Toutefois, l'objectif principal de l'article 1er est de rendre visibles les aides au permis de conduire. Je crains que votre proposition n'ait pour conséquence de noyer l'usager sous les informations et que l'on n'atteigne pas la cible. Demande de retrait.

M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES). Je ne pense pas que cela soit contradictoire avec une information sur l'ensemble des offres de déplacement. L'ambition de votre texte est de faciliter le déplacement des personnes : cet amendement va dans le même sens. Cela ne posera pas de problème de lisibilité. Je le maintiens donc.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CL2 de M. Dino Cinieri.

M. Dino Cinieri (LR). Il est essentiel, par souci de transparence, que les délais pour obtenir une date de passage de l'examen soient indiqués pour chaque département sur la plateforme.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Dans l'amendement CL48, je proposerai de connecter la plateforme que nous allons créer avec la plateforme « RdvPermis » et celle recensant les auto-écoles, qui précisent le délai médian de passage de l'examen. Votre amendement sera ainsi satisfait.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CL48 de M. Sacha Houlié, rapporteur.*

Amendement CL36 de Mme Julie Lechanteux.

M. Yoann Gillet (RN). De nombreux Français ne savent pas comment accéder aux outils numériques. Il convient de faire en sorte que les maisons France Services et l'ensemble des services publics relaient ces informations à la population.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Dans toutes les maisons France Services, des ordinateurs sont à la disposition du public et des conseillers sont présents pour expliquer toutes les démarches administratives qui peuvent être accomplies. Les plateformes que nous mettrons en place y seront accessibles. Votre amendement étant satisfait, j'en suggère le retrait.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 1er **modifié**.*

Article 2 (art. L. 6323-6 du code du travail) *: Financement de toutes les catégories de permis de conduire par le compte personnel de formation*

*La commission **adopte** l'amendement CL45, rédactionnel, de M. Sacha Houlié, rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 2 **modifié**.*

Après l'article 2

Amendement CL26 de M. Julien Odoul.

Mme Edwige Diaz (RN). L'amendement vise à vérifier que le fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées peut être affecté au financement de la préparation aux épreuves théoriques ou pratiques du permis de conduire.

M. Sacha Houlié (RE). Vous n'avez pas présenté le bon amendement. L'amendement CL26 vise à obtenir un rapport sur la cessibilité du CPF au profit d'un proche. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Article 3 (art. L. 221-5 du code de la route) : *Recours à des agents publics ou contractuels comme examinateurs autorisés à faire passer l'épreuve de permis de conduire*

Amendement de suppression CL33 de M. Jérémie Iordanoff.

M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES). La généralisation du recours aux agents publics ou contractuels en lieu et place des IPCSR n'est pas satisfaisante. En 2015, cette disposition était conditionnée à l'impératif de réduction du délai moyen de passage de l'examen. Or l'article 3 supprime cette justification. C'est une logique libérale à laquelle nous n'adhérons pas : les inspecteurs doivent continuer à assumer leur mission de service public. Par ailleurs, la différence de formation soulève un enjeu de sécurité publique sur les routes.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Votre amendement de suppression se comprendrait si le service était externalisé, mais la proposition prévoit de recourir à des agents de la fonction publique d'État ou des collectivités territoriales ou contractuels.

Pour ce qui est de la formation, un futur inspecteur de plein droit bénéficie d'une formation de six mois par un organisme agréé.

Les examinateurs recrutés dans le cadre de la convention que l'État a signée avec La Poste suivent une formation de deux mois. La mission qui leur est confiée ne relève pas du contrôle des fraudes, de l'accompagnement des auto-écoles ou de la promotion de la sécurité routière dans les écoles : elle est limitée à l'examen du permis de conduire. La formation, toujours agréée, permet de recruter davantage de personnels.

C'est pourquoi je donne un avis défavorable à l'amendement.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CL20 de M. René Pilato.

M. René Pilato (LFI-NUPES). Notre groupe souhaite supprimer la possibilité du recours à des agents contractuels pour la fonction d'examinateur à l'examen pratique – recours motivé par l'insuffisance du nombre d'inspecteurs –, et ce sur l'ensemble du territoire alors qu'il est actuellement réservé aux départements dans lesquels le délai médian entre deux passages dépasse quarante-cinq jours. L'article conduit à s'interroger sur les départements visés et sur l'existence de chiffres qui justifieraient une telle mesure. Les compétences de ces agents contractuels, qui remplaceraient les inspecteurs, ainsi que la formation qui leur est dispensée posent également question.

Comme pour de nombreux autres métiers, la disposition met à mal des métiers qui remplissent une fonction de service public – tels les inspecteurs, dont les conditions d'exercice de la profession sont dégradées – en rendant possible l'accès à des contractuels précarisés et insuffisamment formés. Le passage du permis doit rester encadré par des agents publics spécialisés. Nous sommes favorables à un haut niveau de qualification.

Il semble normal que des titulaires de la fonction publique fassent passer des examens nationaux comme le baccalauréat. Il doit en aller de même pour le permis de conduire. La délégation de missions est possible, mais nous souhaitons que les mots « ou contractuels » soient retirés de l'article.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Je reconnais la cohérence de votre groupe sur ces questions. Personne ne recourt à des contractuels de gaieté de cœur : on y recourt en raison d'une pénurie d'agents publics, dans l'éducation nationale comme dans d'autres institutions. C'est ce qui a permis le recrutement d'agents de La Poste : sur 100 examinateurs recrutés en quatre ans comme contractuels, 38 sont devenus titulaires.

Les exigences de formation sont déjà prévues par deux dispositions. L'article L. 221-5 du code de la route prévoit que « les conditions de formation, d'impartialité et d'incompatibilité de fonctions que remplissent ces agents, ainsi que la durée pour laquelle cette habilitation est délivrée, sont définies par décret. » L'article 3 du décret du 29 octobre 2015 fixant les conditions permettant à des agents publics ou contractuels de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire dispose que « les agents publics ou contractuels reçoivent, dans un organisme agréé, une formation initiale obligatoire pour les enseignements relatifs à la catégorie B du permis de conduire qui correspond à celle délivrée aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ».

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). La contractualisation n'est pas une approche satisfaisante pour des agents censés faire passer des diplômes nationaux. Dans l'éducation nationale, on constate aussi une différence de traitement et de conditions selon les départements : en cas de pénurie d'enseignants, les inspecteurs d'académie recourent massivement à des contractuels qui, bien souvent, n'ont ni les compétences ni les diplômes requis pour leurs collègues titulaires.

Le permis de conduire doit faire l'objet de la même attention : c'est aussi une question de sécurité. Nous sommes contre l'ubérisation de ces fonctions qui irriguent les services publics de la société française. Elles ne peuvent être remplies à moindre coût.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CL21 de Mme Stéphanie Galzy.

Mme Pascale Bordes (RN). Cet amendement allant dans le sens de l'amendement CL12, je les défendrai ensemble.

Le fait d'élargir le recours à des agents publics ou contractuels comme examinateurs autorisés à faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire semble être une mesure adéquate afin de raccourcir les délais d'attente pour la présentation de cet examen. Néanmoins, il est fondamental de maintenir un certain niveau d'exigence, de compétence et de rigueur pour l'obtention du permis de conduire. Les agents autorisés à faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire doivent être spécialement formés à cette fin, pour ne pas dévaloriser le diplôme.

Ces amendements visent à prévoir une formation des agents publics et contractuels pouvant faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules légers.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Les amendements sont satisfaits par les dispositions légales et réglementaires que j'ai citées. Elles garantissent une formation suffisante pour les agents examinateurs.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CL13 de Mme Pascale Bordes.

Mme Pascale Bordes (RN). Cet amendement vise à compléter l'article en exigeant des agents publics ou contractuels appelés à faire passer l'examen du permis de conduire qu'ils justifient d'un casier judiciaire vierge de toute condamnation en matière de délits routiers. Le recours à ces agents en lieu et place des IPCSR doit se faire dans les meilleures conditions : il est nécessaire que les agents publics ou contractuels examinateurs aient un comportement exemplaire en matière de conduite automobile.

M. Sacha Houlié, rapporteur. L'amendement est satisfait : l'article 2 du décret du 29 octobre 2015 dispose que les examinateurs « ne doivent pas être inscrits sur le fichier national des permis de conduire au titre des décisions de restriction de validité, de suspension, d'annulation, d'invalidation, d'interdiction de délivrance de permis de conduire ».

Je vous suggère donc de retirer votre amendement.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur, elle **rejette** l'amendement CL12 de Mme Pascale Bordes.*

Amendement CL34 de M. Jérémie Iordanoff.

M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES). Cet amendement de repli vise à soumettre les agents recrutés au titre de l'article L. 221-5 du code de la route à des conditions de formation identiques à celles dispensées aux inspecteurs du permis de conduire et de sécurité routière.

Les inspecteurs sont des agents de catégorie B recrutés par concours. À l'issue de leur admission, ils bénéficient d'une formation d'au moins six mois à l'Institut national de sécurité routière et de recherches, dont trois mois sur le terrain comprenant notamment des stages pratiques, une formation sur la politique de sécurité routière et un apprentissage de la mission d'examinateur. La formation est bien plus exigeante que celle dispensée aux agents contractuels, pour lesquels aucune période d'alternance n'est prévue. Cet apprentissage est pourtant indispensable pour exercer leur future mission d'examinateur. En cas d'échec aux épreuves de qualification, le recrutement a tout de même lieu, après une formation complémentaire d'une durée maximale de deux semaines.

Le permis de conduire relève du service public de la sécurité routière. Le choix de généraliser le remplacement des inspecteurs par des agents contractuels ne saurait être accepté sans un minimum de garanties. Aligner leurs conditions de formation sur celles des inspecteurs serait la moindre des choses.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Je maintiens mon avis défavorable, pour les mêmes raisons.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 3 **non modifié**.*

Après l'article 3

Amendement CL30 de Mme Béatrice Piron.

Mme Béatrice Piron (RE). L'amendement a pour objet d'appeler l'attention sur l'attestation de sécurité routière (ASR) que la réglementation exige pour les jeunes de moins de 21 ans qui n'ont pas obtenu leur ASSR2 – attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau – à 15 ou 16 ans. Les enfants non scolarisés en France à cet âge sont notamment concernés. Du fait du faible nombre de candidats, l'examen est rarement organisé dans les groupements d'établissements publics locaux d'enseignement (Greta) qui fédèrent leurs ressources humaines pour mettre en place des actions de formation pour adultes. Les candidats se voient imposer des délais considérables pour un examen qui s'ajoute au code et au permis de conduire.

Le Gouvernement a accepté de travailler à une nouvelle rédaction pour éviter toute confusion : il est important que tous les enfants concernés obtiennent l'ASSR2 et qu'ils soient sensibilisés à la sécurité routière. En conséquence, je retire mon amendement et le redéposerai en séance.

*L'amendement est **retiré.***

Amendements CL18 et CL19 de M. Jean-François Coulomme (présentation commune).

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). L'amendement CL18 vise à intégrer un volet environnemental à l'apprentissage théorique du permis de conduire de catégorie B. Si la réduction de l'usage de la voiture individuelle s'inscrit comme un objectif à part entière de la transition écologique, le manque d'un réseau étendu de transports publics pour de nombreux territoires contraint à utiliser la voiture individuelle. Le jeune automobiliste devrait être sensibilisé au fait qu'il est un utilisateur parmi d'autres d'un espace public partagé.

L'enseignement du code de la route et de la conduite doit intégrer un volet écologique qui sensibilise les apprentis conducteurs aux alternatives à la voiture, au coût environnemental de la conduite, au covoiturage ainsi qu'au partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement.

La proposition de loi visant à démultiplier les automobilistes en permettant un accès facilité au permis de conduire ne peut, à un moment où l'urgence climatique devient vitale, se dispenser de ce volet environnemental. Sur le plan de la conduite automobile, il s'agit de sensibiliser les jeunes à un mode de conduite respectueux et économique en carburant, comme les chauffeurs routiers le sont pour le transport des marchandises par poids lourds.

L'amendement CL19 est une demande de rapport sur ces mêmes sujets.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Dans l'épreuve théorique du permis de conduire actuel, au moins trois modules sur onze traitent de ces sujets : ils concernent l'écoconduite, le partage de l'espace public et la prise de conscience des risques.

Lors de la formation pratique, les auto-écoles doivent sensibiliser les candidats à la consommation de carburant, à la protection des autres usagers, aux mobilités douces et aux risques qu'entraînent les véhicules thermiques.

Vos amendements sont donc satisfaits.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Amendement CL16 de M. René Pilato.

M. René Pilato (LFI-NUPES). Cet amendement tend à faire de l'enseignement théorique et pratique du permis de conduire un service public gratuit. La grande difficulté d'accès au permis B se révèle être un frein important à la mobilité, notamment des jeunes et des personnes les plus précaires. D'après l'exposé des motifs de la proposition de loi, 28 % des personnes en insertion professionnelle abandonnent leur formation ou leur emploi pour des raisons de mobilité. Le coût dispendieux du permis de conduire en est la cause majeure : si pendant de nombreuses années il s'élevait à l'équivalent d'un Smic, il dépasse aujourd'hui 2 000 euros en moyenne.

Si nous partageons l'objectif de la proposition de loi de rendre plus accessible le permis de conduire, nous estimons que cette démocratisation passe nécessairement par sa gratuité. Les contraintes liées au droit d'amendement, en particulier l'usage de l'article 40 de la Constitution, nous conduisent à formuler une demande de rapport.

Il est essentiel de réexaminer la question du coût et l'accès aux aides. Lors des auditions, les professionnels chargés de faire passer le permis ont insisté sur le dispositif de la conduite accompagnée, qui réduit le nombre d'accidents de la route. Or seuls 20 % des membres d'une classe d'âge l'utilisent. Nous souhaiterions que tous les dispositifs d'aides soient accessibles dès 16 ans et qu'un système de tuteur soit instauré, si les parents ne souhaitent pas assumer cette mission. Cela permettra d'obtenir des primes d'assurance moins chères.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Je comprends vos intentions. La commission des Lois a toutefois pour principe de ne pas accepter de demande de rapport.

Votre proposition, conforme aux positions de votre groupe, est idéaliste. Les difficultés de financement que rencontrent plusieurs dispositifs ne nous conduisent pas à proposer cette gratuité.

Nous avons besoin de ramener au plus bas le reste à charge pour que le permis de conduire soit accessible – tel est l'objet de l'article 1er. Il faut ensuite que des aides puissent être données au plus tôt. Nous poursuivrons ce chantier, notamment s'agissant des apprentis et de l'aide de 500 euros qui pourrait être versée directement sur le CPF. Nous continuons aussi à travailler sur la question des primo-accédants ou des jeunes de 16 ans qui n'ont pas de CPF. Nous souhaiterions recevoir des engagements du Gouvernement sur la question d'ici à l'examen en séance.

C'est pourquoi je donne un avis défavorable à votre amendement.

M. René Pilato (LFI-NUPES). Plus de 1 million de jeunes passent le permis de conduire chaque année. À 2 000 euros en moyenne, c'est un coût de 2 milliards, à comparer avec les 80 milliards de bénéfices des entreprises du CAC40. On pourrait trouver les moyens de financer ces permis.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CL27 de M. Julien Odoul.

Mme Edwige Diaz (RN). L'amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur les difficultés pour les jeunes à accéder à la mobilité en France et sur les disparités existant entre les jeunes des milieux ruraux et urbains.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Trois documents répondent à cette demande d'informations : le rapport que Mme Françoise Dumas a rédigé en 2019 ; les rapports annuels sur le permis de conduire de la DSR, qui mettent notamment en lumière les disparités territoriales ; une note de l'Institut Montaigne, intitulée « Du permis à l'emploi : roulez jeunesse », de mai 2022.

L'amendement étant satisfait, j'en suggère le retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Article 4 *: Gage financier*

*La commission **adopte** l'article 4 **non modifié.***

Titre

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement CL28 de M. Julien Odoul.*

*La commission **adopte** l'ensemble de la proposition de loi **modifiée.***

La séance est levée à 11 heures 25.

Information relative à la Commission

La Commission a désigné *M. Aurélien Taché,* rapporteur de la proposition de loi pour dresser un état des lieux exhaustifs de la menace terroriste d'extrême droite (n° 877).

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Caroline Abadie, M. Jean-Félix Acquaviva, M. Erwan Balanant, M. Romain Baubry, Mme Pascale Bordes, M. Florent Boudié, M. Xavier Breton, Mme Blandine Brocard, Mme Clara Chassaniol, M. Éric Ciotti, M. Jean-François Coulomme, Mme Edwige Diaz, M. Philippe Dunoyer, M. Nicolas Forissier, M. Yoann Gillet, M. Guillaume Gouffier Valente, M. Jordan Guitton, M. Benjamin Haddad, M. Sacha Houlié, M. Timothée Houssin, M. Jérémie Iordanoff, M. Andy Kerbrat, M. Gilles Le Gendre, Mme Marie Lebec, Mme Gisèle Lelouis, M. Didier Lemaire, Mme Marie-France Lorho, M. Benjamin Lucas, M. Emmanuel Mandon, Mme Élisa Martin, M. Ludovic Mendes, Mme Danièle Obono, M. Didier Paris, M. Éric Pauget, M. Jean-Pierre Pont, Mme Marie-Agnès Poussier-Winsback, M. Philippe Pradal, M. Aurélien Pradié, M. Stéphane Rambaud, M. Rémy Rebeyrotte, M. Davy Rimane, Mme Béatrice Roullaud, M. Thomas Rudigoz, M. Hervé Saulignac, Mme Sarah Tanzilli, M. Jean Terlier, Mme Cécile Untermaier, M. Roger Vicot, M. Jean-Luc Warsmann

Excusés. - M. Pieyre-Alexandre Anglade, Mme Raquel Garrido, M. Philippe Gosselin, Mme Élodie Jacquier-Laforge, M. Mansour Kamardine, Mme Marietta Karamanli, Mme Emeline K/Bidi, M. Philippe Latombe, Mme Julie Lechanteux, Mme Naïma Moutchou

Assistaient également à la réunion. - M. Dino Cinieri, M. Paul Molac, M. René Pilato, Mme Béatrice Piron