

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

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

Mercredi
24 mai 2023
Séance de 10 heures

Compte rendu n° 56

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

- Examen, en deuxième lecture, de la proposition de loi, modifiée par le Sénat, visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire (n° 1230) (M. Sacha Houlié, rapporteur)..... 2
- Informations relatives à la Commission. 16

**Présidence
de Mme Caroline Abadie,
vice-présidente**



La séance est ouverte à 10 heures.

Présidence de Mme Caroline Abadie, vice-présidente

La Commission examine, en deuxième lecture, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire (n° 1230) (M. Sacha Houlié, rapporteur).

Mme Caroline Abadie, présidente. Nous examinons, en deuxième lecture, la proposition de loi visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire.

Déposée le 31 janvier dernier par notre président Sacha Houlié, elle a été adoptée par l'Assemblée nationale le 15 mars, puis par le Sénat le 10 mai.

En vertu de la règle dite de « l'entonnoir », nous n'examinons en deuxième lecture que les dispositions restant en discussion, c'est-à-dire, en l'occurrence, six des dix articles que compte le texte.

M. Sacha Houlié, rapporteur. C'est avec un plaisir non dissimulé que je vous retrouve pour la deuxième lecture de cette proposition de loi, dont plusieurs articles ont été adoptés conformes par le Sénat ; à savoir les dispositions relatives au compte personnel de formation (CPF) ainsi qu'au rapport sur l'abaissement de l'âge d'obtention du permis de conduire.

L'examen rapide et plutôt consensuel au Sénat – les articles, quand ils n'ont pas été adoptés conformes, n'ont pas été contestés dans leur principe – confirme l'intérêt et l'unanimité qui s'étaient exprimés en commission et en séance à l'Assemblée nationale.

L'objectif, que vous partagez, est de rendre le permis moins cher, plus rapide et plus simple. Sans être la solution miracle, le texte répond aux attentes de nos concitoyens confrontés aux obstacles que sont le coût du permis de conduire, les délais pour se présenter à l'examen, ou encore l'éloignement des centres d'examen et des auto-écoles.

La majorité présidentielle s'intéresse depuis 2015 à cette question, ainsi qu'en témoignent les initiatives législatives précédentes.

Trois mesures figurent dans le texte initial : dans l'article 1^{er}, auquel le Sénat a apporté quelques modifications, la création d'une plateforme numérique recensant toutes les aides de l'État, des collectivités locales et de leurs groupements pour financer le permis de conduire ; dans l'article 2, adopté conforme par le Sénat, l'extension de l'utilisation du CPF à toutes les catégories de permis de conduire pour des véhicules terrestres à moteur ; dans l'article 3, l'extension du recours aux agents publics ou contractuels comme examinateurs du permis de conduire pour l'épreuve pratique – l'épreuve théorique ayant déjà fait l'objet d'une réforme en 2015. Sur ce point, le Sénat a rétabli, sans toutefois dénaturer le dispositif, le délai de quarante-cinq jours entre deux présentations d'un même candidat, afin d'inciter les autorités à le respecter. Il sera néanmoins possible de recourir à des contractuels ou à des agents publics pour faire passer les examens quel que soit le délai.

L'unanimité recueillie en première lecture, où chacun a voulu apporter sa pierre à l'édifice par le biais d'amendements, était un motif de fierté. Plusieurs modifications avaient

été adoptées : à l'initiative de M. Pierre Henriet, l'article 1^{er} *bis* vise à faciliter la préparation et le passage du code dans les lycées en dehors du temps scolaire ; l'article 3 *quater* prévoit un rapport sur un potentiel abaissement de l'âge d'obtention du permis de conduire.

Les sénateurs n'ont pas retenu certaines dispositions, bien qu'ils aient reconnu, notamment, la nécessité d'accorder une attention particulière à l'égalité entre les femmes et les hommes, mais ils en ont ajouté d'autres : l'article 3 *bis* A étend ainsi, à juste titre, aux examinateurs des centres qui organisent les épreuves pour le compte de l'État la protection dont bénéficient les agents publics, lorsque l'examen est organisé par l'État.

Le Sénat a également adopté un amendement du Gouvernement à l'article 1^{er} confiant la gestion de la plateforme numérique à Pôle emploi. Le fait de désigner clairement le prestataire permettra à celle-ci de voir le jour rapidement – l'objectif est celui de la rentrée scolaire 2023 – en s'épargnant la passation de marchés publics, ainsi que d'avoir la certitude qu'elle sera bien baptisée « 1 jeune 1 permis ». C'est aussi une garantie de cohérence, puisque le permis de conduire est un passe pour l'emploi.

Puisque nous avons déjà discuté la plupart des dispositions et qu'une adoption rapide ouvrirait la voie à une application dès septembre prochain, je vous propose un vote conforme – ce qui implique de rejeter tous les amendements, malheureusement pour leurs auteurs.

Mme Caroline Abadie, présidente. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Marie Lebec (RE). La proposition de loi du président Houlié suscite l'intérêt des parlementaires, mais aussi du public et de ceux qui font passer le permis de conduire.

Le Sénat a modifié à la marge le texte issu de nos travaux, ce qui montre la convergence entre nos deux assemblées sur la nécessité d'accélérer les délais, de mieux informer et de faciliter l'accès au permis de conduire. Cet examen est un outil essentiel pour accroître l'autonomie et la mobilité, souvent indispensables à la vie professionnelle. Or, le coût et les conditions de passage du permis restent des freins importants.

Le groupe Renaissance approuve les modifications apportées par le Sénat et salue le travail de construction conjoint qui a permis d'enrichir le texte. Il soutient donc la proposition du rapporteur d'un vote conforme, afin de garantir l'adoption rapide de mesures destinées à faciliter le passage du permis de conduire.

Mme Marie-France Lorho (RN). Les députés du groupe Rassemblement national avaient voté en faveur de la proposition de loi en première lecture, malgré ses quelques lacunes. Ils chercheront aujourd'hui encore à l'améliorer.

Nous proposerons ainsi de confier la gestion de la plateforme numérique à l'État et non à Pôle emploi, afin d'éviter une charge supplémentaire pour ce dernier, qui remplit déjà nombre de missions d'intérêt public, d'autant que la recherche d'emploi n'est pas la seule motivation pour passer le permis de conduire.

Nous suggérons également d'étendre aux établissements privés sous contrat la faculté de préparer et de passer l'examen théorique dans les lycées publics.

Quant au recours aux contractuels, notre position est sans ambiguïté. Il est urgent de pallier le manque d'inspecteurs du permis de conduire, car il est en partie responsable de

l'allongement des délais pour passer l'épreuve pratique – jusqu'à six mois en Haute-Vienne ou en Loire-Atlantique, et neuf mois dans les Côtes-d'Armor. Une telle dégradation du service public n'est pas sans rappeler les délais de délivrance ou de renouvellement des documents d'identité. Les délais d'attente entraînent pour nombre de Français une perte financière importante, car ils obligent à accumuler les heures de conduite pour rester à niveau avant l'examen. La résorption de la pénurie d'inspecteurs ne doit pas nuire à la qualité des agents. Nous proposons ainsi de limiter le recours aux contractuels aux cas dans lesquels ils viennent compenser un manque ponctuel. Il ne s'agit pas d'en faire une norme.

Les députés du Rassemblement national espèrent que le texte pourra être amélioré afin de répondre aux difficultés de nos compatriotes.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). Pour nombre d'entre nous, le permis de conduire est synonyme d'émancipation, d'autonomie et de liberté.

En 1893 fut instauré le certificat de capacité, et son premier titulaire fut évidemment un homme. Ce n'est qu'en 1976 que la parité entre femmes et hommes sera atteinte dans ce domaine. J'appartiens à une génération dont les mères se sont battues pour passer le permis de conduire ; pour elles, il était impensable que leurs filles ne fassent pas de même pour garantir leur autonomie et leur liberté. Cela reste vrai.

On peut toutefois s'interroger sur le sens des déplacements individuels aujourd'hui, ainsi que sur le retard que prend la France dans le développement des transports en commun.

À nos yeux, l'affaire est d'importance : 28 % des abandons d'emploi ou de formation sont dus à des difficultés de mobilité – ce n'est pas une paille. Le permis de conduire coûte très cher, avec un prix moyen de 1 804 euros selon l'association UFC-Que choisir.

La plateforme présentant l'ensemble des aides pour financer le permis que vous proposez est sympathique ; mais les résultats de celle dont vous vous inspirez, « 1 jeune, 1 solution », ne sont pas convaincants.

Notre proposition est tout autre : compte tenu son caractère essentiel, sur lequel nous retrouvons, le permis de conduire devrait être gratuit, voire intégré dans la formation des jeunes. Cette dernière solution aurait l'avantage de mettre l'accent sur la prévention, en particulier sur l'incompatibilité entre la conduite et la consommation de certaines substances qui peuvent être légales, comme l'alcool.

Nous sommes particulièrement gênés par le recours aux contractuels pour pallier la pénurie d'inspecteurs. Vous ne pouvez pas, une fois encore, vous contenter de mettre un cautére sur une jambe de bois pour résoudre les problèmes.

M. Nicolas Forissier (LR). Le groupe Les Républicains votera pour la proposition de loi.

Nous sommes favorables aux trois principaux dispositifs, qui permettent d'avancer sans pour autant tout résoudre. J'insisterai néanmoins sur deux points. D'abord, la plateforme est une bonne idée, tant le paysage des aides au financement du permis de conduire pour les jeunes et les moins jeunes est confus. Toutefois, il importe qu'elle soit très lisible et rapidement accessible.

Ensuite, il reste des trous dans la raquette, parmi lesquels la situation des jeunes qui, en milieu rural ou dans les zones périurbaines – où la mobilité est bien plus faible que dans les zones urbaines –, n'ont pas les moyens de financer leur permis de conduire. C'est un problème non seulement pour l'accès à l'emploi, mais aussi pour leur construction – comment avoir une vie sociale lorsque vous habitez au fin fond de la campagne sans voiture ? Il faut continuer à travailler pour répondre à cette difficulté. À cet égard, vous connaissez la proposition de loi que j'ai déposée, reprise par le groupe LR, visant à garantir l'accès aux examens du permis de conduire partout, pour tous. Son objet est d'autoriser l'utilisation, sous forme d'avance remboursable, des crédits disponibles sur le CPF des parents pour financer le permis de conduire – lequel reste un sésame, en particulier pour l'accès à l'emploi.

Des discussions sont en cours avec les membres du Gouvernement concernés : Mme Grandjean pour la formation professionnelle et Mme El Hairy pour la jeunesse. Je suis convaincu qu'il existe une solution au problème que vous soulevez en première lecture, à savoir la non-cessibilité du CPF. Le lien particulier qui unit le parent et l'enfant justifie de prélever, sur le CPF du premier, une avance que le second remboursera lorsqu'il possédera lui-même un CPF. Nous saluons les progrès qu'apporte le texte, mais il convient d'aller plus loin. Nous allons donc poursuivre le combat en faveur de la portabilité du CPF.

M. Emmanuel Mandon (Dem). La proposition de loi a fait l'objet au Sénat du même examen, bienveillant mais attentif, qu'à l'Assemblée. Nous abordons donc la deuxième lecture avec un dispositif abouti et cohérent pour faciliter le passage et l'obtention du permis de conduire, examen dont nous reconnaissons tous l'importance pour nos concitoyens. Sa bonne organisation, la maîtrise de son coût et les facilités de financement sont donc un impératif d'intérêt général.

En créant une plateforme numérique nationale d'information recensant toutes les aides financières locales et nationales et en recrutant de nouveaux examinateurs dans chaque département, le texte contribue à atteindre ces objectifs.

Pierre angulaire du dispositif, la nouvelle plateforme sera finalement gérée non par l'État, mais par Pôle emploi. Sans remettre en cause ce choix, qui vise à limiter le coût et à gagner en visibilité, je m'interroge sur sa place dans l'architecture du futur grand service public de l'emploi, France Travail, même si j'en comprends l'intérêt pour l'insertion professionnelle.

À l'initiative du rapporteur, nous avons adopté en première lecture un système de passerelle de la nouvelle plateforme vers d'autres, dédiées à la conduite et à l'examen du permis. Ce dédale pourrait nuire à la lisibilité recherchée, à moins que soient prévues des entrées multiples. Monsieur le rapporteur, vous pourrez sans doute nous éclairer sur vos échanges avec le ministère sur ce point.

Je veux m'attarder sur une disposition qui a été maintenue avec clairvoyance par le Sénat : la possibilité, pour les lycéens, non seulement de préparer, mais aussi de passer l'épreuve théorique du permis de conduire dans les lycées en dehors du temps scolaire. Cette faculté est essentielle à plusieurs titres : elle permet d'accroître leur réussite à l'examen et leur accès au permis ; elle constitue un levier puissant pour sensibiliser les jeunes à la sécurité routière.

Les chiffres sont malheureusement têtus et dramatiques. Sept cents personnes sont tuées chaque année sur nos routes dans un accident qui implique un conducteur ayant

consommé des drogues – cela représente au moins 21 % de la mortalité routière. Les accidents de la route sont la première cause de mortalité et de handicap chez les 18-25 ans ; dans au moins un quart d'entre eux, l'alcool et la drogue sont en cause. Pouvons-nous nous résoudre à une telle fatalité ? Non, nous devons absolument agir. Tout le monde s'accorde, à ce sujet, sur les lacunes de l'examen du permis de conduire. J'avais proposé, en première lecture, un amendement pour y remédier mais, m'avaient répondu le rapporteur et le Gouvernement, il est satisfait par les modules d'enseignement actuels. La ministre Sonia Backès avait toutefois fait état d'un travail des services compétents pour améliorer la qualité de ces modules, preuve que ma préoccupation n'était pas dénuée de fondement – l'actualité le démontre hélas encore chaque jour.

Nous avons, je le répète, un devoir d'agir. Bien sûr, un meilleur module ou un article de loi ne peuvent résoudre à eux seuls un problème de société de cette ampleur, mais il nous faut absolument encourager tout ce qui peut contribuer, par la pratique et par le droit, à développer chez les jeunes une prise de conscience.

Mme Marietta Karamanli (SOC). Nous avons tous relevé le problème récurrent que constituent, depuis de longues années, les délais d'attente pour passer le permis de conduire.

Le rapporteur a proposé trois mesures principales pour y répondre : la création d'une plateforme numérique nationale d'information et d'orientation pour faciliter l'accès aux informations et aux aides financières disponibles pour les candidats ; l'utilisation du compte personnel de formation pour accéder à tous les permis ; la suppression du délai qui limitait la possibilité de recourir à des agents publics ou à des contractuels comme examinateurs.

Des modifications ont été apportées dans notre assemblée comme au Sénat. Ainsi la plateforme sera-t-elle finalement gérée par Pôle emploi ; dans tous les cas, elle devra être visible et réellement accessible aux plus jeunes – le rapporteur doit insister particulièrement sur ce point. La multiplication et l'intrication des sites et des pages ne constituent pas une garantie d'accès aux informations.

Un nouvel article autorise les lycées à ouvrir leurs locaux pour la préparation en plus du passage du code ; un autre vise à assurer une protection égale à l'ensemble des examinateurs.

Nous restons persuadés qu'une action devrait être menée en direction des 40 % de candidats qui, ayant échoué au moins une première fois à l'examen, restent souvent de nombreux mois dans l'attente d'une nouvelle présentation. Le texte n'apporte pas de réponse à ce public.

On peut également s'interroger sur le niveau de la formation dispensée par quelques établissements. Le groupe Socialistes et apparentés défend l'idée d'un rapport sur l'égalité entre les femmes et les hommes face au permis de conduire. On peut enfin regretter que le texte ne promeuve pas un dispositif de financement ouvrant le permis à tous les jeunes, tout en garantissant la qualité de la formation.

Nous soutiendrons, comme nous l'avons fait précédemment, la proposition de loi.

M. Philippe Pradal (HOR). Avec près de 2 millions d'épreuves pratiques, le permis de conduire est le premier examen de France. Si, dans les territoires urbains, les moyens de

transport alternatifs sont très développés, l'obtention du permis de conduire constitue, dans les territoires périurbains et ruraux, une condition absolument nécessaire à l'insertion professionnelle et sociale.

Comme le rappelle l'exposé des motifs de la proposition de loi, près de 7 millions de Français connaissent des difficultés à se déplacer, soit environ 20 % de la population en âge de travailler ; 28 % des personnes en insertion professionnelle abandonnent leur emploi ou une formation pour des raisons de mobilité. Le permis est un élément essentiel de l'insertion sociale et professionnelle, ainsi qu'un outil incontournable d'émancipation et, disons-le, de liberté.

Les mesures destinées à lever les freins, si vous me permettez cette expression, au passage du permis de conduire doivent être couplées avec d'autres visant à réduire l'usage de la voiture thermique individuelle. Nous devons être attentifs à l'accompagnement dans la transition énergétique. Personne ne peut être laissé sur le côté, sachant que, en milieu rural, la voiture reste utilisée dans plus de 80 % des déplacements du quotidien.

Depuis 2017, le Gouvernement est pleinement engagé dans une dynamique visant à faciliter l'accès au permis de conduire. L'examen est désormais éligible au financement par le CPF, et le ministère de l'intérieur a récemment annoncé le recrutement de cent inspecteurs supplémentaires entre 2023 et 2025. À ce titre, la suppression du délai imposé pour recourir à des agents publics ou à des contractuels comme examinateurs du permis de conduire permettra sans nul doute de réduire les délais de passage de l'examen, ce qui est souhaitable.

Nous serons très attentifs aux conclusions du rapport qui étudiera la possibilité d'abaisser l'âge d'obtention du permis de conduire. Nous tenons enfin à saluer le travail de nos collègues sénateurs, qui a permis d'enrichir le texte initial. En effet, le fait de confier à Pôle Emploi, demain France Travail, la gestion de la plateforme recensant l'ensemble des aides, permettra une entrée en vigueur immédiate et de capitaliser sur les coûts d'investissement. L'accès à l'information constitue souvent la pierre angulaire du succès des dispositifs d'accompagnement, en particulier pour les plus jeunes.

Nous sommes convaincus de la nécessité de nous doter de tous les moyens possibles pour améliorer l'insertion des jeunes et des moins jeunes, en particulier en matière de mobilité. Ce sont parfois des petits riens, des coups de pouce qui changent le quotidien des territoires, notamment ruraux. Le groupe Horizons et apparentés votera en faveur de la proposition de loi.

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Comment ne pas être sensible au problème soulevé par ce texte ? La mobilité est une nécessité, elle est même la condition *sine qua non* de l'insertion professionnelle, mais aussi un moyen incontournable pour créer du lien. À ce titre, elle devrait être un droit : celui de ne pas être assigné à résidence, de ne pas être relégué dans sa vie sociale et professionnelle. Or, l'égalité d'accès à la mobilité n'est pas garantie.

Aujourd'hui, 60 % des jeunes vivent dans des zones éloignées des grands centres urbains qui ne sont pas desservies par les transports collectifs, des zones dans lesquelles, de surcroît, les petites lignes ferroviaires ferment les unes après les autres depuis plusieurs décennies. La voiture individuelle y devient logiquement la seule option, et le permis de conduire un passage obligé. Cette dépendance à la voiture individuelle n'est pas seulement problématique pour l'environnement ; elle rend des millions de ménages vulnérables, parce que le budget contraint dédié à la voiture pèse trop lourd – et de plus en plus.

Ce n'est pas le fruit du hasard. Les choix qui ont été faits en matière d'urbanisme ont conduit à l'éloignement entre domicile et travail, et cet éloignement engendre fatigue et coûts supplémentaires en matière de transport. Nous avons privilégié les solutions individuelles plus coûteuses, plutôt que les transports en commun. Voilà pourquoi nous sommes réunis pour discuter de petites mesures destinées à aider la jeunesse à accéder au permis de conduire sans remettre en question son coût exorbitant et les inégalités qui en résultent, ni évidemment notre modèle de développement.

Notre avis sur ce texte, qui reste assez peu ambitieux, n'a guère changé depuis la première lecture. Les deux premiers articles vont dans le bon sens. Nous ne nous opposerons pas à un dispositif qui permet d'informer le public, ni à l'extension des possibilités d'utilisation du CPF, bien que cette mesure manque sa cible – les plus jeunes, qui souhaitent accéder à leur premier emploi. Si l'on excepte l'article 3, le Sénat a procédé à quelques ajustements techniques que nous approuvons. S'agissant de l'article 3, notre position n'a pas changé : nous partageons l'objectif de réduction des délais – tous les candidats, partout sur le territoire, doivent pouvoir passer l'examen dans des délais raisonnables. Mais cet objectif ne doit pas servir de prétexte à la disparition du corps des inspecteurs. Au lieu d'en recruter davantage, le texte impose leur remplacement par des contractuels, ou par d'autres agents publics dont ce n'est pas le métier. Bien entendu, rien n'est prévu pour aligner leurs conditions de formation. Une fois de plus, vous empruntez la voie du démantèlement de la fonction publique. Cette direction n'étant pas la bonne, nous ne pourrions pas voter le texte.

M. Davy Rimane (GDR-NUPES). Cette proposition de loi permettra d'améliorer la situation des candidats et dans les centres d'examen. Nous ne pouvons que soutenir la création d'une plateforme offrant une meilleure lisibilité des dispositifs d'aide financière, l'élargissement des financements dans le cadre du CPF, de même que l'existence d'un vivier d'examineurs plus important, bien que nous soyons favorables au recrutement d'inspecteurs sous statut plutôt que de contractuels, d'autant que la formation initiale diffère. Nous espérons toutefois que les résultats seront au rendez-vous.

La gestion de la plateforme numérique par Pôle emploi prévue à l'article 1^{er} constitue une erreur stratégique. Pôle emploi, en effet, peine à accomplir les missions qui lui sont déjà confiées en raison d'un manque criant d'effectifs et ne peut pas même assurer le suivi des contrats parcours emploi compétences (PEC).

Nous espérons que l'article 2, aux termes duquel les partenaires sociaux seront consultés en amont sur la possibilité de recourir au CPF pour toutes les catégories de permis, ne restera pas lettre morte et que l'avis de ces derniers comptera.

Enfin, nous devrions nous préoccuper des conditions matérielles d'accueil dans les centres d'examen. Certains d'entre eux sont dépourvus de toilettes ou d'abri, et les candidats doivent parfois attendre leur tour sous la pluie ou en plein soleil, ce qui ne manque pas d'avoir des conséquences sur leurs chances de réussite. De telles conditions de travail sont également indécentes pour les inspecteurs. Or, il nous faut assurer un service public de qualité dans l'ensemble du territoire, en veillant à l'égalité des chances de tous.

M. Benjamin Saint-Huile (LIOT). Le plaisir exquis d'appartenir au plus petit groupe parlementaire me condamne, non sans volupté, à la paraphrase et à piocher chez l'un ou l'autre des éléments de convergence.

Je commencerai par la conclusion : nous voterons ce texte, considérant qu'il va dans le bon sens et qu'il apporte de salutaires améliorations. Néanmoins, le choix de Pôle emploi comme support de la plateforme me paraît contestable. Certes, travail et permis de conduire, souvent, vont ensemble, mais le passage de Pôle emploi à France Travail entraînera des bouleversements qui, à mon avis, rendront les choses encore plus difficiles. Cette plateforme, toutefois, n'en est pas moins nécessaire, attendue et utile.

Dans les territoires ruraux, est-il possible de se déplacer et d'être heureux sans avoir le permis de conduire ? La situation est variable. Le dispositif proposé peut répondre à certains problèmes, mais nous devons réfléchir au maillage de ces territoires et aux moyens d'y développer les mobilités utiles.

Je salue l'apport du Sénat s'agissant des mesures de protection des examinateurs face aux agressions.

Je remercie le rapporteur d'avoir présenté ce texte, qui va dans le bon sens même s'il reste encore beaucoup à faire. Plus vite il sera adopté – ce qui suppose que nous le votions conforme –, plus vite il sera appliqué.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Nous voulons en effet une « ruralité heureuse », le manque de moyens de transport alternatif étant une réalité en dépit des investissements dans le transport ferroviaire, pour la revalorisation des petites lignes ou le développement des trains de nuit. Dans les campagnes, la moto, la voiture, les véhicules terrestres à moteur restent les meilleurs vecteurs de mobilité, d'où l'intérêt de cette proposition de loi.

Nous avons choisi Pôle emploi comme support de la plateforme au vu du succès du dispositif « 1 jeune 1 solution » mis en œuvre par la délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle. Depuis une trentaine d'années, le taux de chômage des jeunes n'a d'ailleurs jamais été aussi faible. Cet opérateur de l'État pourra immédiatement travailler, sans passer par de lourdes procédures d'attribution ou de choix d'un autre opérateur. La méthodologie est connue, les sites sont référencés et le nom de domaine, « 1 jeune 1 permis », facilite une bonne identification du dispositif – je précise que tout le monde sera concerné par cette plateforme, et pas seulement les jeunes.

Le passage à France Travail ne changera rien, puisque cette structure héritera de toutes les missions de Pôle emploi. Nous tenons à ce que la plateforme soit active le plus rapidement possible et que, dans l'idéal, il soit possible dès le mois de septembre de taper un code postal pour accéder au référencement des aides proposées.

Le coût du permis de conduire, qui s'élève à 1 800 euros selon l'UFC-Que choisir, est l'un des principaux problèmes. J'aimerais, moi aussi, que le permis soit gratuit, qu'il relève du service public, mais dès lors que près de 800 000 personnes le passent chaque année, les finances publiques ne peuvent supporter une telle charge. Les auto-écoles, quant à elles, ne peuvent rogner sur leurs différentes charges. Cette proposition de loi a le mérite de dire qui paie et comment il est possible de limiter le reste à charge pour les familles.

Je ne prétends pas que ce texte résoudra tous les problèmes, mais il propose un certain nombre de solutions. Le travail, d'ailleurs, se poursuivra avec le délégué interministériel à la jeunesse et la déléguée à la sécurité routière – je la recevrai cet après-midi –, auxquels la Première ministre a confié une mission à ce propos, et des mesures réglementaires seront proposées. Les syndicats professionnels travaillent également au

rapprochement des aides. Au-delà du CPF, comment créer un compte mobilité permettant aux jeunes de bénéficier de leurs premiers droits ? La question de l'âge d'obtention du permis a également été posée.

Je salue la proposition des sénateurs visant à aligner les sanctions et peines encourues en cas d'agression sur un examinateur de centre faisant passer, pour le compte de l'État, le code ou le permis du groupe lourd sur celles prévues en cas d'agression sur un inspecteur ou un examinateur du permis de conduire.

Le recours à des contractuels, selon certains d'entre vous, reviendrait à dégrader le service public, mais leurs obligations en termes de formation sont identiques à celles des examinateurs et ils interviennent en supplément, dans la continuité de la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (Lopmi), qui prévoit le recrutement de cent inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière supplémentaires sur quatre ans.

Si nous votons ce texte conforme, nous pourrions bénéficier de solutions concrètes et rapidement applicables.

Article 1^{er} (art. L. 221-3 du code de la route) : *Plateforme numérique nationale d'information sur les dispositifs de financement du permis de conduire*

Amendement CL4 de Mme Edwige Diaz.

Mme Marie-France Lorho (RN). La gestion de la plateforme numérique nationale instituée par cet article 1^{er} doit être confiée à l'État et non à Pôle emploi.

Pôle emploi dispose déjà de nombreuses attributions, telles que l'accompagnement des demandeurs d'emploi dans leurs démarches de retour à l'emploi, la mise en relation des demandeurs et des employeurs potentiels et, enfin, l'indemnisation des personnes en recherche d'emploi. Il serait dès lors délicat de lui confier une énième tâche, de surcroît dans un domaine qui n'est pas forcément de son ressort.

Le permis de conduire facilite l'insertion dans l'emploi, certes, mais il permet également aux jeunes issus de zones mal ou pas desservies par les transports en commun de s'émanciper.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Je viens d'expliquer pourquoi Pôle emploi me paraît être la meilleure structure. J'ai demandé beaucoup de garanties avant que le Gouvernement ne dépose son amendement en séance publique, au Sénat. Je vous renvoie à son exposé des motifs, qui les explicite.

J'ajoute que je suis attaché au vote conforme du texte. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL6 de Mme Pascale Bordes.

Mme Pascale Bordes (RN). Si la création de cette plateforme numérique est une excellente idée, une assistance téléphonique ou en ligne s'impose pour les personnes très éloignées de ce type de support. Cela me semble relever de la sagesse et de la prudence.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Dès le premier rendez-vous à l'auto-école, le moniteur ou l'assistant pourra se connecter à la plateforme et renseigner le candidat, ce dont il n'a pas toujours le temps actuellement. Votre amendement me semble donc satisfait. Avis défavorable, non seulement sur le fond, mais aussi au regard de l'exigence de vote conforme pour une application dans les meilleurs délais.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL18 de Mme Julie Lechanteux.

Mme Julie Lechanteux (RN). On ne compte plus les dispositifs publics qui partent d'une bonne intention mais qui se révèlent finalement inefficaces. Ce n'est pas pour rien que les Français se demandent où passe leur argent !

Cette plateforme numérique est évidemment bienvenue, mais son fonctionnement devra être évalué un an après son entrée en vigueur. Nous pourrions ainsi en mesurer les effets sur l'obtention du permis de conduire, notamment pour les jeunes, et envisager d'éventuelles améliorations. Le Gouvernement doit accepter un regard critique sur son action.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Avis défavorable. Notre assemblée pourra remplir sa mission de contrôle lors de l'audition du ministre de l'intérieur à l'occasion de l'examen des missions budgétaires, en particulier s'agissant de la délégation à la sécurité routière (DSR).

De plus, je me porte garant du contrôle exercé sur le Gouvernement, comme je m'en suis assuré dans la phase de conception du dispositif, s'agissant de la gestion de la plateforme par Pôle emploi plutôt que par une entité pour laquelle il aurait fallu recourir à une procédure de marché public, ce qui aurait retardé les modalités de passage.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} non modifié.

Article 1^{er} bis (art L. 312-13 du code de l'éducation) : *Simplification de l'organisation de l'épreuve théorique du permis de conduire dans les lycées*

Amendement CL7 de Mme Pascale Bordes.

Mme Pascale Bordes (RN). Les mots ont un sens, de même que l'ordre dans lequel on les emploie. À l'alinéa 3, il convient de mentionner la « préparation » avant le « passage » de l'épreuve théorique.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Ce détail formel ne nuit pas au fond. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL8 de Mme Pascale Bordes.

Mme Pascale Bordes (RN). À l'alinéa 7, je propose de substituer aux mots : « pendant les heures ou les périodes au cours desquelles ils ne sont pas utilisés » les mots : « en dehors des heures ou des périodes au cours desquelles ils sont utilisés ».

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'article 1^{er} bis non modifié.

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

Amendement CL10 de Mme Marie-France Lorho.

Mme Marie-France Lorho (RN). Je m'inquiète que les métiers spécialisés des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, qui impliquent de réussir à un concours ou de faire des études spécifiques, soient désormais ouverts à tout agent public ou contractuel.

Il convient de revaloriser les métiers susceptibles de manquer de personnels, plutôt que de prendre le risque de voir se multiplier des incidents en raison de recrutements de salariés insuffisamment formés. La spécialisation des professionnels est nécessaire et doit demeurer.

Il convient donc de réserver le recours aux personnels qui n'appartiennent pas directement au corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière aux seules situations où ces derniers viendraient à manquer.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Cet article vise au contraire à généraliser la possibilité de recourir aux examinateurs, dont la formation est de deux mois, identique à celle des inspecteurs qui sont néanmoins formés sur un total de six mois compte tenu de leurs autres missions. Outre que leur présence respective n'est pas exclusive l'une de l'autre, un examinateur, aujourd'hui, pourra devenir demain inspecteur. Je rappelle que la Lopmi prévoit de recruter cent inspecteurs supplémentaires. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL1 de M. René Pilato.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). Nous sommes préoccupés par de tels recours aux contractuels dans l'ensemble du territoire. Selon quels critères seront-ils recrutés ? Qu'est-il prévu pour leur formation ? Qu'en sera-t-il des missions réservées aux agents publics ? Le recours aux contractuels serait temporaire, pourquoi pas, mais nous sommes bien plutôt dans une logique de « jointure » entre contractuels et fonctionnaires. Nous souhaitons donc qu'il ne soit pas fait appel à des contractuels afin de remplacer des inspecteurs.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Avis défavorable à un amendement qui, à nouveau, contredit les dispositions de l'article 3.

Mme Cécile Untermaier (SOC). Hier, en commission des finances, le ministre de la transformation et de la fonction publiques, M. Stanislas Guerini, a rappelé le manque d'attractivité du service public. Nous devons donc réaffirmer le sens du service public et favoriser ceux qui se sont engagés dans cette voie. Je rappelle que 25 % des agents de la fonction publique sont rémunérés au Smic. Comment les jeunes pourraient-ils être motivés pour se présenter aux concours ? Nous devons mener un travail transpartisan sur cette question.

M. Fabien Di Filippo (LR). Cet amendement est plein de bonnes intentions, mais son adoption retarderait l'application des dispositions du texte.

Plus généralement, compte tenu de la démographie, un moins grand nombre de candidats se présentera au permis de conduire dans dix ou quinze ans.

Par ailleurs, les carrières des agents publics sont beaucoup moins linéaires que par le passé et les fonctionnaires peuvent changer d'orientation.

Enfin, les salaires d'entrée dans la fonction publique ont été nivelés par le bas et se rapprochent dangereusement du Smic, en effet. Compte tenu de l'état de nos finances publiques, un moins grand nombre d'agents permettrait de mieux les payer. Une réflexion sur la bureaucratie s'impose.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL5 de Mme Edwige Diaz.

Mme Marie-France Lorho (RN). Nous ne sommes favorables au recours à des contractuels qu'en cas de manque cruel d'effectifs. De plus, les contractuels doivent être scrupuleusement choisis et ne jamais avoir eu de comportements inadaptés sur les routes. Dans un souci évident d'exemplarité, leur casier judiciaire doit être vierge de tout délit routier.

Dans son bilan de 2022 sur la sécurité routière, la préfecture de Gironde déplore une augmentation de la mortalité routière de 18 % par rapport à l'année précédente. Sur le plan national, le bilan est tout aussi tragique puisque, selon l'Observatoire national de la sécurité routière, plus de 3 000 personnes ont trouvé la mort sur les routes l'année dernière.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Cette légitime préoccupation est satisfaite par les dispositions du décret du 29 octobre 2015, aux termes desquelles 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 ou d'interdiction de délivrance de permis de conduire.

L'amendement est retiré.

Amendement CL19 de Mme Julie Lechanteux.

Mme Julie Lechanteux (RN). Pour nombre de nos compatriotes, le permis de conduire est une nécessité, en particulier pour se rendre au travail ou pour trouver un emploi. Pour les employeurs, l'absence de permis de conduire est bien souvent rédhibitoire.

Le délai médian de quarante-cinq jours entre deux présentations d'un même candidat à l'examen du permis de conduire est beaucoup trop long. Il ne doit pas excéder trente jours.

M. Sacha Houlié, rapporteur. Il ne s'agit que d'un indicateur, qui plus est facultatif. Si le délai médian de trente jours peut être atteint, cela sera d'autant mieux. C'est d'ailleurs pourquoi nous proposons de recourir plus largement aux examinateurs contractuels. Dans mon département de la Vienne, le délai s'élève à plus de soixante-dix jours. Je vous propose donc d'en rester au délai actuel de référence. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL9 de Mme Marie-France Lorho.

Mme Marie-France Lorho (RN). L'emploi de personnels qualifiés doit l'emporter sur celui de contractuels ou d'agents publics. En ouvrant le poste d'inspecteur du permis de conduire à différents agents, la majorité risque d'en généraliser le recours, au détriment d'un corps professionnel mieux formé.

Je propose qu'à compter de la promulgation de la proposition de la loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport faisant état du bilan comptable du recours à des personnels non spécialisés auxquels il aurait été fait appel.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'article 3 non modifié.

Article 3 bis A (art. L. 211-1 A, L. 211-1 et L. 221-5 du code de la route) :
Protection de l'ensemble des examinateurs des épreuves du permis de conduire

La commission adopte l'article 3 bis A non modifié.

Article 3 bis (art. L. 221-10 du code de la route) : *Situations dans lesquelles les attestations de sécurité routière sont exigées*

La commission maintient la suppression de l'article 3 bis.

Article 3 ter : *Rapport sur l'égalité entre les femmes et les hommes dans le cadre du passage du permis de conduire*

Amendement CL3 de Mme Marietta Karamanli.

Mme Cécile Untermaier (SOC). Je propose de rétablir l'article 3 *ter* dans les termes suivants :

« Dans un délai de douze mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif au respect du principe d'égalité entre les femmes et les hommes dans le cadre du passage de l'épreuve du permis de conduire. »

M. Sacha Houlié, rapporteur. À l'initiative de son rapporteur, la commission des lois du Sénat a supprimé cette demande de rapport, tout en appelant le Gouvernement à lancer un appel d'offres pour qu'une étude soit réalisée sur cette question.

Je vous renvoie également au rapport annuel de la DSR, qui propose une analyse de la répartition par genre des permis délivrés après examen. Il met en lumière ces disparités ou ces discriminations lorsqu'elles existent. J'interrogerai cet après-midi la déléguée à la sécurité routière à ce propos et je vous invite à en faire de même.

Demande de retrait, sinon, avis défavorable. Je souhaite que ce texte soit adopté conforme.

Mme Marietta Karamanli (SOC). Nous étions d'accord, dans cette commission, sur le principe de ce rapport. Je comprends votre souhait d'un vote conforme sur le fond du texte mais, en l'occurrence, nous demandons simplement un rapport.

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

*En conséquence, elle **maintient** la **suppression** de l'article 3 ter.*

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

La séance est levée à 11 heures 15.



Informations relatives à la Commission

La Commission a désigné :

- *Sous réserve de sa transmission par le Sénat, M. Jean Terlier (Renaissance), rapporteur général, MM. Erwan Balanant (Démocrate – MoDem et Indépendants) et Philippe Pradal (Horizons), rapporteurs sur le projet de loi d’orientation et de programmation pour la justice (n° 569 2022-2023 Sénat) ;*
- *Sous réserve de sa transmission par le Sénat, M. Didier Paris (Renaissance), rapporteur sur le projet de loi organique relatif à l’ouverture, la modernisation et la responsabilité du corps judiciaire (n° 570 2022-2023 Sénat) ;*
- *Sous réserve de sa transmission et de la délégation au fond par la commission des finances des articles relevant du champ des compétences de la commission des lois, Mme Elodie Jacquier-Laforge (Démocrate – MoDem et Indépendant), rapporteure pour avis sur le projet de loi visant à donner à la douane les moyens de faire face aux nouvelles menaces (n° 531 2022-2023 Sénat).*

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Caroline Abadie, Mme Sabrina Agresti-Roubache, M. Pieyre-Alexandre Anglade, M. Erwan Balanant, M. Romain Baubry, Mme Pascale Bordes, M. Florent Boudié, Mme Blandine Brocard, Mme Clara Chassaniol, Mme Elsa Faucillon, M. Philippe Gosselin, M. Guillaume Gouffier Valente, M. Jordan Guitton, M. Benjamin Haddad, M. Sacha Houlié, M. Timothée Houssin, Mme Marietta Karamanli, Mme Emeline K/Bidi, M. Andy Kerbrat, M. Philippe Latombe, M. Gilles Le Gendre, M. Antoine Léaument, Mme Marie Lebec, Mme Julie Lechanteux, Mme Gisèle Lelouis, M. Didier Lemaire, Mme Marie-France Lorho, M. Emmanuel Mandon, Mme Élisabeth Martin, M. Thomas Ménagé, M. Ludovic Mendes, Mme Danièle Obono, M. Didier Paris, M. Éric Pauget, M. Jean-Pierre Pont, M. Thomas Portes, M. Éric Poulliat, M. Philippe Pradal, M. Stéphane Rambaud, M. Rémy Rebeyrotte, Mme Sandra Regol, M. Davy Rimane, Mme Béatrice Roullaud, M. Thomas Rudigoz, M. Benjamin Saint-Huile, M. Hervé Saulignac, M. Raphaël Schellenberger, Mme Sarah Tanzilli, M. Jean Terlier, Mme Sabine Thillaye, Mme Cécile Untermaier, M. Guillaume Vuilletet

Excusés. - M. Éric Ciotti, M. Philippe Dunoyer, Mme Raquel Garrido, Mme Marie Guévenoux, M. Jérémie Iordanoff, Mme Élodie Jacquier-Laforge, M. Mansour Kamardine, Mme Naïma Moutchou, Mme Marie-Agnès Poussier-Winsback, M. Aurélien Pradié

Assistaient également à la réunion. - M. Mickaël Bouloux, M. Fabien Di Filippo, M. Nicolas Forissier