



N° 947

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 mars 2023.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES,
DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE
DE LA RÉPUBLIQUE, SUR LA PROPOSITION DE LOI

*visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen
du permis de conduire*

PAR M. SACHA HOULIÉ

Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
EXAMEN DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI	7
<i>Article 1^{er}</i> (art. L. 221-3-1 [nouveau] du code de la route) : Plateforme numérique nationale d'information des dispositifs de financement du permis de conduire.....	7
<i>Article 2</i> (art. L. 6323-6 du code du travail) : Financement de toutes les catégories de permis de conduire par le compte personnel de formation	10
<i>Article 3</i> (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	13
<i>Article 4</i> : Gage financier	16
COMPTE RENDU DES DÉBATS	17
PERSONNES ENTENDUES	45

MESDAMES, MESSIEURS,

En 2021, 1,1 million de candidats réussissaient l'épreuve pratique du permis de conduire. Ils obtenaient ce précieux document qui, du haut de ses 100 ans, qu'il vient de célébrer, continue de véhiculer les valeurs et les promesses de liberté, d'autonomie et de responsabilité dans notre société. Au sein de cette dernière, le passage et l'obtention du permis de conduire concernent en premier lieu les jeunes et constituent, pour eux, un moment symbolique dans leur passage à la vie d'adulte : plus de 50 % des lauréats de l'examen pratique du permis B – près de 900 000 personnes en 2021 – ont moins de 20 ans et 80 % moins de 25 ans ⁽¹⁾.

La préparation de cette échéance s'avère cependant compromise par la persistance de certains obstacles, principalement de coût et de délais. Ces deux enjeux demeurent étroitement liés dans la mesure où le coût total de la formation à la conduite est corrélé au délai d'obtention du permis de conduire et au nombre de tentatives pour y parvenir. Ils ont donc fait l'objet de réformes volontaristes, initiées par M. Emmanuel Macron puis par sa majorité lorsqu'il est devenu Président de la République, en 2015 et en 2019, dans la continuité desquelles s'inscrivent aujourd'hui les mesures de la présente proposition de loi.

La loi du 6 août 2015, dite « loi Macron » a permis de réduire significativement les délais d'obtention du permis de conduire, faisant passer le délai médian entre deux présentations de 65 jours en 2014 à 42 jours au printemps 2018 ⁽²⁾, notamment du fait de l'externalisation de l'épreuve théorique du permis de conduire, qui recentre les missions des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur le passage de l'épreuve pratique.

(1) Délégation à la sécurité routière, Bilan des examens du permis de conduire 2021 : https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2022-08/bilan_2021.pdf

(2) Mission d'information commune sur l'évaluation de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », novembre 2018 : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/micmacron/115b1454-ti_rapport-information

En 2019, dans la foulée de la remise du rapport de notre collègue Françoise Dumas ⁽¹⁾, le Gouvernement a décidé la mise en œuvre d'un plan en dix mesures permettant un meilleur accès à un permis de conduire moins cher, notamment en autorisant le passage de l'épreuve pratique à 17 ans pour les jeunes ayant opté pour la conduite accompagnée, en favorisant la formation sur simulateur de conduire ou en facilitant la conversion du permis « boîte automatique ».

Alors que les dernières données fiables disponibles ⁽²⁾ concernant le coût du permis de conduire évaluaient, en 2019, le coût moyen de la formation à la conduite, sur une moyenne de 35 heures, entre 1 600 et 1 800 euros, la tendance inflationniste n'épargne pas le secteur des auto-écoles et l'évolution du coût de la formation à la conduite. Quant aux délais, ils sont repartis à la hausse dans le contexte pandémique : ils étaient de 63 jours en 2020 et de 53 jours en 2021, avec de très grandes disparités entre départements.

Pour faire face à ces tensions et pour poursuivre l'œuvre engagée depuis 2015 visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire, la présente proposition de loi, présentée par votre rapporteur avec l'appui du groupe Renaissance :

– prévoit la création et la gestion par l'État d'une nouvelle plateforme numérique recensant l'intégralité des aides mises en œuvre par l'État et les collectivités territoriales et leurs groupements pour financer le passage du permis de conduire (**article 1^{er}**) ;

– étend les possibilités d'utilisation du compte personnel de formation à toutes les catégories de permis de conduire d'un véhicule terrestre à moteur (**article 2**) ;

– supprime le critère limitant la possibilité de recourir à des agents publics ou contractuels comme examinateurs de l'épreuve pratique du permis de conduire aux seuls départements où le délai médian entre deux présentations d'un même candidat est supérieur à 45 jours (**article 3**).

Ces trois mesures, en agissant sur le coût et les délais du permis de conduire, contribueront à améliorer et à faciliter l'accès de la jeunesse à un outil, indispensable dans certains territoires, de leur émancipation personnelle et professionnelle.

(1) Françoise Dumas, *Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée*, février 2019 : <https://www.vie-publique.fr/rapport/38407-permis-de-conduire-plus-accessible-education-routiere-renforcee>

(2) Rapport précité de Mme Françoise Dumas.

EXAMEN DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

(art. L. 221-3-1 [nouveau] du code de la route)

Plateforme numérique nationale d'information des dispositifs de financement du permis de conduire

Adopté par la Commission avec modifications

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

L'article 1^{er} prévoit la création et la gestion par l'État d'une nouvelle plateforme numérique recensant l'intégralité des aides mises en œuvre par l'État et les collectivités territoriales et leurs groupements pour financer le passage du permis de conduire.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La Commission a adopté cet article, modifié par quatre amendements de votre rapporteur, dont un prévoyant les modalités d'articulation de la plateforme avec les autres dispositifs numérique existants.

1. L'état du droit

Si le compte personnel de formation (CPF) constitue l'outil principal de financement du permis de conduire ⁽¹⁾, il existe de nombreux autres dispositifs mis en œuvre, notamment par l'État, pour prendre en charge une partie de la formation ou pour en faciliter le financement : permis à un euro par jour pour les jeunes, aide financière pour certaines personnes inscrites à Pôle Emploi, aide financière pour les personnes handicapées, aide financière pour les réservistes de la garde nationale, aide au financement du permis de conduire pour les apprentis, etc.

Le permis à un euro par jour

Cet outil, qui existe depuis 2005, permet aux jeunes de moins de 25 ans de lisser le financement du permis de conduire sur plusieurs mois. Cela passe par un prêt accordé par les établissements bancaires partenaires pour lequel l'État prend en charge les frais financiers, notamment les intérêts.

(1) Voir commentaire de l'article 2.

Quatre niveaux de prêts sont proposés à 600, 800, 1 000 et 1 200 euros ⁽¹⁾.

La loi de finances pour 2023 a consacré 5,1 millions d'euros à la prolongation de ce dispositif.

Source : Projet annuel de performance pour 2023, programme 207 « Sécurité et éducation routières ».

Les candidats peuvent également compter sur l'aide financière des collectivités territoriales et de leurs groupements au titre de leurs différentes compétences en matière de transports, d'insertion, d'emploi, de formation professionnelle ou d'apprentissage. Ainsi, la délégation à la sécurité routière (DSR) recense, sur son site 12 dispositifs d'aide régionaux, 35 dispositifs départementaux et plus d'une centaine de dispositifs communaux ou intercommunaux.

Dans son rapport de 2019 précité, Mme Françoise Dumas préconisait, par sa proposition n° 14, de mettre en place, via la DSR, un portail internet national permettant d'accéder à l'inscription gratuite auprès de l'agence nationale des titres sécurisés (ANTS) à l'examen théorique général et à l'épreuve pratique, d'identifier les acteurs qui proposent un accompagnement personnalisé et notamment le vivier d'accompagnateurs bénévoles pour chaque territoire en coordination avec les régions, de connaître le niveau de prestations offertes par chaque école de conduite, de publier les taux de réussite médians aux épreuves pratiques par école de conduite et d'accéder à l'information sur les modalités d'accompagnement financier.

Cette proposition s'est traduite, partiellement, par la mise en place de deux plateformes numériques gérées par la DSR destinées au choix de son auto-école et à la réservation en ligne de son rendez-vous pour l'examen pratique du permis de conduire.

- La plateforme « Auto-écoles » propose, de manière encore incomplète, une carte nationale officielle des auto-écoles afin d'orienter le candidat, à partir de sa localisation, vers une auto-école adaptée aux critères qu'il définit : mode d'apprentissage, qualité de l'enseignement, type d'auto-école ou encore éligibilité au dispositif du permis à 1 euro par jour.

- La plateforme « RdvPermis » a été mise en œuvre sur le fondement d'une expérimentation introduite par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « loi LOM » ⁽²⁾. Elle permet d'attribuer les places d'examen soit au candidat qui en fait directement la demande, soit à l'auto-école dans laquelle il est inscrit et qui en fait la demande pour lui. Cette expérimentation, qui s'est ouverte dans 5 départements en mars 2020, a été étendue à 76 départements métropolitains

(1) Bien qu'il s'agisse d'une mesure de nature réglementaire, votre rapporteur estime qu'un déplaçonnement du dispositif devrait être envisagé afin que ce dernier puisse être adapté à l'évolution du coût du permis.

(2) VIII de l'article 98 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

et d'outre-mer et devrait faire l'objet d'une généralisation très prochaine. Il s'agit d'un dispositif bienvenu de transparence, de simplification et d'indépendance pour les candidats à l'examen du permis de conduire.

2. Le dispositif proposé

Malgré ces avancées utiles, il n'existe pas de plateforme numérique nationale recensant l'ensemble des aides financières existantes à la préparation aux examens du code de la route et du permis de conduire. Or, compte tenu de son coût, l'accompagnement financier offert aux candidats s'avère primordial pour leur permettre d'assumer la charge que représente la formation à la conduite. Les dispositifs s'avèrent cependant multiples et s'enchevêtrent parfois. Il convient donc d'accroître leur transparence et de faciliter leur accès en informant clairement le candidat, en fonction de son lieu de résidence et de sa situation, sur les différents dispositifs auxquels il peut prétendre.

Il nous apparaît également nécessaire d'introduire un dispositif législatif contraignant permettant de collecter l'intégralité des informations nécessaires à la création de la future plateforme et de s'assurer que les collectivités territoriales et leurs groupements participeront effectivement à la publication de leurs dispositifs d'aide sur celle-ci.

Le présent article introduit, pour cela, et à l'instar de la plateforme « 1 jeune 1 solution », une nouvelle plateforme numérique qui pourra prendre la dénomination « 1 jeune 1 permis » recensant et personnalisant l'intégralité des aides financières à la formation de la conduite.

3. La position de la Commission

La Commission a adopté cet article, modifié par quatre amendements présentés par votre rapporteur.

Outre deux amendements rédactionnels, un amendement de nature légistique insère le dispositif de l'article 1^{er} au sein du code de la route pour renforcer sa cohérence et sa lisibilité.

De plus, un nouvel alinéa prévoit que la plateforme créée par le présent article orientera les particuliers vers celles existantes et présentées ci-dessus. La question de la fusion des différents dispositifs a été écartée car les plateformes « Auto-écoles » et « RdvPermis » sont gérées par la DSR, dépendant du ministère de l'intérieur, alors que celle relatives aux aides financières sera gérée par le ministère du travail, en lien avec la plateforme « 1 jeune 1 solution ». Le dispositif crée cependant une passerelle entre ces plateformes pour orienter efficacement le public tout en offrant une base légale à celles d'ores-et-déjà mises en œuvre.

*

* *

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

Adopté par la Commission avec modifications

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

L'article 2 étend les possibilités d'utilisation du CPF à toutes les catégories de permis de conduire d'un véhicule terrestre à moteur.

➤ **Dernières modifications législatives intervenues**

La loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté a rendu éligible au CPF la préparation de l'épreuve théorique du code de la route et de l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe léger.

La loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel a étendu cette éligibilité aux véhicules du groupe lourd.

➤ **Modifications apportées par la Commission**

La Commission a adopté cet article modifié par un amendement rédactionnel présenté par votre rapporteur.

1. L'état du droit

Sur le fondement de la loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, le CPF a remplacé le dispositif du droit individuel à la formation (DIF) dont il se distingue par le fait qu'il est abondé, depuis 2019 et hors agents publics, non plus en heures, mais en euros. Il permet à toute personne active, dès son entrée sur le marché du travail à 16 ans – ou à 15 ans pour les apprentis – et jusqu'à la date de sa retraite, d'acquérir des crédits pour se former tout au long de sa vie professionnelle.

Depuis 2020, les salariés éligibles au CPF ⁽¹⁾ acquièrent 500 euros par an, dans la limite d'un plafond de 5 000 euros, pour se former.

(1) Il leur faut effectuer une durée de travail supérieure ou égale à la moitié de la durée légale ou conventionnelle sur l'ensemble de l'année.

Pour les salariés les moins qualifiés ⁽¹⁾ le montant est majoré à 800 euros, plafonné à 8 000 euros.

Depuis 2017, la préparation de l'épreuve théorique du code de la route et de l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe léger, étendue aux véhicules du groupe lourd en 2018, est éligible au CPF sur le fondement du 3° du II de l'article L. 6323-6 du code du travail, dans des conditions définies par décret.

L'article D. 6323-8 du même code précise ainsi que le CPF peut être mobilisé à cette fin à la double condition que « l'obtention du permis de conduire contribue à la réalisation d'un projet professionnel ou à favoriser la sécurisation du parcours professionnel du titulaire du compte » et que « le titulaire du compte ne fait pas l'objet d'une suspension de son permis de conduire ou d'une interdiction de solliciter un permis de conduire ». De plus, le CPF ne peut être utilisé que pour **préparer le permis de conduire autorisant la conduite des véhicules de catégories B, C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E et DE.**

LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PERMIS DE CONDUIRE (ARTICLE R. 221-4 DU CODE DE LA ROUTE)

Quels permis pour conduire quels types de véhicules ?

PERMIS B

- Voiture
- Minibus < 9
- Camionnette 3,5 T max.
- Camping-car 3,5 T max.

Le tricycle ou quadricycle à moteur

Pour tous les titulaires d'un permis ayant déjà circulé à 2, 3 ou 4 roues avant 2011. L'attestation de l'assurance faisant foi. Pour les titulaires du permis B après 2011, une formation de 7h est nécessaire.

PERMIS C, CE, C1, C1E

- Véhicules ou appareils agricoles ou forestiers 40 km/h max. (C, CE, C1, C1E)
- Camions 3,5 T < PTAC < 7,5 T (C, C1, C1E)
- Camions PTAC > 7,5 T (C, CE)

PERMIS A1, A2, A

- Motos
 - Motos légères, puissance 15kw max.
 - Motos avec puissance < 35kw
 - Toutes les motos avec ou sans side-car / 3 roues à moteur quelle que soit leur puissance

PERMIS D, DE, D1, D1E

- Les cars et bus
 - de + de 8 places + le conducteur (D) ;
 - de + de 8 places + conducteur + remorque > 750kg (DE) ; 16 places max, 8m long max + remorque 750kg max (D1) ; idem avec remorque > 750 kg (D1E)

Source : MMA.fr

Les auditions conduites par votre rapporteur font état d'un **bilan extrêmement positif de la mise en œuvre de cette mesure**. Le Groupe Caisse des dépôts et des consignations (CDC), qui gère le CPF, indique que 322 000 permis de conduire ont été financés par le CPF en 2021, soit 28 % des permis délivrés cette année-là. Deux tiers l'ont été pour des personnes âgées de moins de 35 ans. Depuis le lancement de la plateforme « Mon compte formation » fin 2019,

(1) Ceux qui n'ont pas atteint un niveau de formation équivalent au CAP ou au BEP.

783 000 dossiers de demande de financement de permis de conduire ont été validés, à 90 % pour des permis B, pour un montant total de 837 millions d’euros.

Dans l’étude « Les usages du CPF : le permis de conduire » publiée en février 2023, la direction de l’animation de la recherche, des études et des statistiques (DARES) et France Compétence indiquaient qu’en novembre 2021, 14 % des personnes ayant suivi une formation dans le cadre du CPF ont préparé un permis B. Cette étude met en évidence trois données importantes sur le profil des bénéficiaires du dispositif, comparativement plus jeunes et moins qualifiés :

– les moins de 30 ans représentent 51 % des personnes ayant suivi une telle formation alors qu’ils représentent 24 % de l’ensemble des personnes ayant suivi une formation avec leur CPF ;

– 51 % des personnes ayant suivi cette formation sont peu qualifiées – diplôme inférieur au baccalauréat – contre 37 % de l’ensemble des personnes ayant suivi une formation CPF ;

– les ouvriers et les employés représentent 37 % des bénéficiaires de cette formation, contre 30 % pour l’ensemble des formations CPF.

2. Le dispositif proposé

Fort de ce constat, il apparaît opportun d’étendre aux catégories de permis de conduire qui ne sont actuellement pas éligibles au financement du CPF, à savoir le permis de conduire des motos légères ou puissantes (catégories A1, A2 et A), les voiturettes sans permis (B1) ou encore celles autorisant les titulaires de permis B à tracter des remorques plus lourdes (B96, BE). Les motos légères et les voiturettes sont des outils de mobilité utiles pour les jeunes, notamment les mineurs, alors que les permis remorques sont essentiels pour de nombreux artisans ou indépendants. Quant au permis A, il est raisonnable de penser que son passage par des usagers quotidiens de deux-roues motorisés dans les métropoles et en Île-de-France est, compte tenu de la rigueur et des exigences de la formation, un avantage incontestable pour la sécurité routière et la réduction de l’accidentologie.

TRACTER UNE REMORQUE AVEC LES PERMIS B, B96 ET BE



Source : Direction de l’information légale et administrative.

À titre d'exemple, le permis B96 autorise le remorquage d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 750 kilos d'un véhicule ne pouvant dépasser les 3,5 tonnes, le PTAC de l'ensemble ne pouvant dépasser les 4,25 tonnes. Ce permis peut être obtenu à l'issue d'une formation d'une durée de sept heures qui comprend quatre heures de théorie et de pratique hors circulation et trois heures en circulation.

Le présent article propose donc de rendre éligible au CPF la préparation aux épreuves théoriques et pratiques de toutes les catégories de permis de conduire d'un véhicule terrestre à moteur.

3. La position de la Commission

La commission a adopté cet article modifié par un amendement rédactionnel présenté par votre rapporteur.

Si l'article 40 de la Constitution n'a pas permis de formaliser cette proposition dans un dispositif législatif, votre rapporteur a néanmoins émis l'idée de faire du CPF le catalyseur des différents dispositifs d'aide au financement du permis de conduire, par exemple l'aide de 500 € au financement du permis de conduire pour les apprentis, afin d'en faciliter l'accès pour les particuliers.

*

* *

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

Adopté par la Commission sans modification

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

L'article 3 supprime la condition limitant la possibilité de recourir à des agents publics ou contractuels comme examinateurs de l'épreuve pratique du permis de conduire aux seuls départements où le délai médian entre deux présentations d'un même candidat est supérieur à 45 jours.

➤ **Dernières modifications législatives intervenues**

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a introduit l'article L. 221-5 du code de la route autorisant ce recours.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a modifié les conditions dans lesquelles le délai de quarante-cinq jours est constaté, substituant à la notion de délai moyen celle de délai médian.

➤ Modifications apportées par la Commission

La Commission a adopté cet article sans modification.

1. L'état du droit

Sur le fondement de l'article L. 221-1 A du code de la route, l'accès aux épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire est un service universel.

- L'inscription à l'**épreuve théorique générale** (ETG), le « code », s'effectue par le biais de l'auto-école ou directement par le candidat, en ligne, dans un centre agréé. L'État n'organise plus directement l'ETG du permis de conduire, sauf en cas de carence de l'offre proposée par les organismes agréés. En effet, l'article L. 221-4 du code de la route, en application de la loi dite « Macron », précise que l'organisation de toute épreuve théorique du permis de conduire est assurée par l'autorité administrative ou par des personnes agréées par elle. Il existe désormais plusieurs réseaux de centres agréés d'examen : Exacode, La Poste, SGS, Dekra, Pearson Vue, Bureau Veritas, France Code. L'organisateur agréé doit assurer l'accès des candidats à des sites d'examen sur le territoire de chaque département, avec un nombre minimal de places à proposer et des sites obligatoires d'examen dans certaines zones. Il peut percevoir auprès des candidats des frais qui sont réglementés par décret, fixés à 30 euros par passage.

- L'État organise directement l'**épreuve pratique du permis de conduire** des véhicules du groupe léger ⁽¹⁾. Le permis de conduire doit être délivré sur l'avis favorable soit d'un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR), soit d'un agent public ou contractuel appartenant à une des catégories fixées par l'article D. 221-3 du code de la route.

Les chiffres pour l'année 2021 font état de 1,35 million de candidatures enregistrées (+ 12 % par rapport à 2020), 1,78 million de candidats examinés pour 1,1 million de permis délivrés après examen, soit un taux de réussite de 61,6 % ⁽²⁾.

Les IPCSR sont des agents de catégorie B de la fonction publique, recrutés par concours et ayant bénéficié d'une formation initiale, d'une durée de six mois, qui se déroule à l'Institut national de la sécurité routière et de recherches (INSERR) ⁽³⁾. Leur mission principale est l'évaluation des compétences des candidats au permis de conduire. Ils sont chargés également d'autres missions,

(1) La loi dite « Macron » a permis l'externalisation de l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe lourd.

(2) Rapport annuel de la DSR précité.

(3) Décret n° 2013-422 du 22 mai 2013 portant statut particulier du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

telles que des actions de sécurité routière, de suivi des établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière et des contrôles de centres de stages de sensibilisation à la sécurité routière.

L'examen du permis de conduire mobilisait 1229 IPCSR en 2018, contre 1266 en 2012 ⁽¹⁾. Le Gouvernement a néanmoins mis en œuvre, par la loi de finances pour 2023, un **dispositif exceptionnel de recrutement de 100 IPCSR** sur quatre années. 50 IPCSR supplémentaires sont prévus dans le schéma d'emploi annuel au titre de l'année 2023 afin de remplacer les départs. Dans l'attente du déploiement de ce plan, la situation actuelle génère des tensions sur les délais de présentation à l'examen, mais aussi sur les autres missions qu'accomplissent les IPCSR ⁽²⁾.

Par exception, et en application de l'article L. 221-5 du code de la route, des agents publics ou contractuels peuvent être habilités par le ministre chargé de la sécurité routière à faire passer les épreuves pratiques de la catégorie B du permis de conduire. Cette habilitation est ouverte à tous les agents publics ou contractuels de plus de 23 ans, titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B en cours de validité, délivré depuis trois ans au moins à la date de leur habilitation, et après obtention d'une qualification spécifique dispensée par une formation initiale obligatoire de deux mois pour les enseignements relatifs à la catégorie B du permis de conduire qui correspond à celle délivrée pour cette catégorie aux IPCSR ⁽³⁾.

Lors de son audition, la DSR a indiqué que cette disposition avait permis, depuis 2015, le recrutement de quatre vagues d'agents contractuels issus du groupe La Poste, une cinquième étant en cours de recrutement. Le bilan du dispositif fait état de 100 examinateurs recrutés, dont 38 qui ont finalement fait l'objet d'une intégration dans le corps des IPCSR.

Toutefois, le recours à des agents publics, issus potentiellement des trois fonctions publiques, donc ouverte par exemple aux agents territoriaux, ou contractuels en soutien des IPCSR ne peut être réalisé que dans les départements où le délai médian entre deux présentations d'un même candidat à l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe léger est supérieur à 45 jours.

2. Le dispositif proposé

Afin de généraliser et d'accroître le soutien qui peut être apporté par les agents publics examinateurs du permis de conduire aux ICPSR pour proposer plus

(1) Rapport de Mme Françoise Dumas précité.

(2) Lors de leur audition, les représentants des IPCSR ont notamment déploré le fait de ne pas pouvoir contrôler suffisamment les fraudes à l'ETG.

(3) Décret n° 2015-1379 du 29 octobre 2015 fixant les conditions permettant à des agents publics ou contractuels de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire.

de créneaux d'examens et réduire les délais de présentation à l'épreuve, le présent article supprime ce critère de 45 jours.

Comme votre rapporteur l'a indiqué aux représentants syndicaux des IPCSR qu'il a reçus en audition, le présent article n'a pas pour objet d'engager une quelconque externalisation de l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe léger, bien au contraire. Cette mesure, qui vise à apporter une partie de la réponse aux carences qui sont constatées dans certains territoires, notamment le département de la Vienne, s'inscrit dans le prolongement du renforcement, bienvenu, des effectifs d'ICPSR décidé par le Gouvernement.

3. La position de la commission

La Commission a adopté cet article sans modification.

*

* *

Article 4

Gage financier

Adopté par la Commission sans modification
--

➤ **Résumé du dispositif et effets principaux**

L'article 4, adopté sans modification par la commission, a pour objet de compenser la charge qui pourrait résulter, pour l'État, de la mise en œuvre de la proposition de loi. Il prévoit, à cette fin, la création d'une taxe additionnelle l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

COMPTE RENDU DES DÉBATS

Lors de sa réunion du mercredi 15 mars 2023, 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).

Lien vidéo : <https://assnat.fr/w3Q9fM>

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 1^{er}, 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 dé plafonnement 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 avons 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 sou mets. 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

sévité 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 1^{er} 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 mesurette 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 1^{er}, 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 1^{er} 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'examineur 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'examineur, 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 pourrions 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 dérogoatoire. 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 1^{er}. 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 Ciniéri (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’examineur 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 1^{er} (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 1^{er} 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 1^{er} est de rendre visibles les aides au permis de conduire. Je crains que votre proposition n'ait pour conséquence de noyer l'utilisateur 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 1^{er} 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'examineur 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'examineur. 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'examineur. 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 1^{er}. 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.

*

* *

En conséquence, la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande d'adopter la proposition de loi visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire (n° 793) dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.

PERSONNES ENTENDUES

- **Délégation interministérielle à la sécurité routière**
 - Mme Florence Guillaume, déléguée interministérielle
 - Mme Catherine Bachelier, sous-directrice de l'éducation routière et du permis de conduire
- **Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle**
 - Mme Rachel Becuwe, cheffe de service, adjointe au délégué général
 - Mme Cécile Bertrand, cheffe du pôle Compte personnel de formation
- **Groupe Caisse des Dépôts**
 - M. Michel Yahiel, directeur des politiques sociales
 - M. Laurent Durain, directeur de la formation professionnelle et des compétences
 - M. Philippe Blanchot, directeur des relations institutionnelles, internationales et européennes
- **Syndicat national Force Ouvrière des inspecteurs, cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière (SNICA-FO)**
 - M. Damien Mascaras, secrétaire général adjoint
 - M. Philippe Destarkeet, trésorier
 - Mme Florence Isoli, membre du bureau national
- **Syndicat autonome national des experts de l'éducation routière et de la sécurité routière (UNSA-SANEER)**
 - M. Christophe Nauwelaers, secrétaire général
 - Mme Christine Fromm, secrétaire générale adjointe
- **Syndicat national des personnels techniques administratifs et de service (SNPTAS-CGT)**
 - M. Jean-Marc Malabave, délégué
 - M. Jean-Bernard Marcuzzi, délégué

- **Mobilians-ESR**

- M. Patrice Bessone, président de la branche éducation et sécurité routières

- M. Lorenzo Lefebvre, vice-président de la branche éducation et sécurité routières

- Mme Léa Jouannin, conseillère

- **Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite (UNIDEC)**

- M. Bruno Garancher, président

- M. Patrick Crespo, membre du comité directeur

- **Union nationale des indépendants de la conduite (UNIC)**

- Mme Sandra Carasco, présidente

- M. Thibault Droinet, vice-président

- M. Baptiste Pruvost, responsable de la branche métier de l'éducation routière de Fédération nationale de l'automobile

- **Fédération des enseignants et auto-écoles d'avenir (FENAA)**

- M. Benjamin Gagnault, président

- M. Edouard Rudolf, vice-président

- Mme Yousr Abassi, chargée des relations institutionnelles

- **Stych**

- M. Stanislas Llurens, président-fondateur

- M. Benoit Storelli, directeur général

- M. Pierre Simon, conseiller