

N° 564

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 mai 2023

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire,

Par M. Loïc HERVÉ,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. François-Noël Buffet, président ; Mmes Catherine Di Folco, Marie-Pierre de La Gontrie, MM. Christophe-André Frassa, Jérôme Durain, Marc-Philippe Daubresse, Philippe Bonnacarrère, Mme Nathalie Goulet, M. Thani Mohamed Soilihi, Mmes Cécile Cukierman, Maryse Carrère, MM. Alain Marc, Guy Benarroche, vice-présidents ; M. André Reichardt, Mmes Laurence Harribey, Muriel Jourda, Agnès Canayer, secrétaires ; Mme Éliane Assassi, MM. Philippe Bas, Arnaud de Belenet, Mmes Nadine Bellurot, Catherine Belhiti, Esther Benbassa, MM. François Bonhomme, Hussein Bourgi, Mme Valérie Boyer, M. Mathieu Darnaud, Mmes Françoise Dumont, Jacqueline Eustache-Brinio, M. Pierre Frogier, Mme Françoise Gatel, MM. Loïc Hervé, Patrick Kanner, Éric Kerrouche, Jean-Yves Leconte, Henri Leroy, Stéphane Le Rudulier, Mme Brigitte Lherbier, MM. Didier Marie, Hervé Marseille, Mme Marie Mercier, MM. Alain Richard, Jean-Yves Roux, Jean-Pierre Sueur, Mme Lana Tetuanui, M. Dominique Théophile, Mmes Claudine Thomas, Dominique Vérien, M. Dany Wattebled.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (16^{ème} législ.) : 793, 947 et T.A. 95

Sénat : 453 et 565 (2022-2023)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	5
I. LE PERMIS DE CONDUIRE : LE PREMIER EXAMEN DE FRANCE.....	5
2. LA PROPOSITION DE LOI : AMÉLIORER L'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE EN FAISANT MIEUX CONNAÎTRE LES AIDES DISPONIBLES ET EN RÉDUISANT LES DÉLAIS DE PASSAGE.....	8
A. RENFORCER LES AIDES DISPONIBLES POUR L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE.....	8
B. RÉDUIRE LES DÉLAIS DE PASSAGE DES ÉPREUVES DU PERMIS DE CONDUIRE.....	8
3. UNE PROPOSITION DE LOI BIENVENUE, QU'IL CONVIENT DE CONCENTRER SUR LES DISPOSITIFS LES PLUS OPÉRATIONNELS	9
EXAMEN DES ARTICLES	11
• <i>Article 1^{er}</i> Création d'une plateforme recensant l'ensemble des aides disponibles pour la préparation du permis de conduire	11
• <i>Article 1^{er} bis</i> Simplification du cadre permettant d'organiser dans les lycées en dehors du temps scolaire l'épreuve théorique du permis de conduire.....	14
• <i>Article 2 (non modifié)</i> Extension des possibilités d'utilisation du compte personnel de formation au financement de l'ensemble des catégories de permis de conduire d'un véhicule terrestre à moteur	15
• <i>Article 2 bis (non modifié)</i> La transmission des informations relatives au permis de conduire à la Caisse des dépôts et consignations.....	18
• <i>Article 3</i> Extension du recours aux agents publics ou contractuels comme examinateurs des épreuves de conduite.....	19
• <i>Article 3 bis (supprimé)</i> Exigence de l'attestation de sécurité routière (ASR) et de l'attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau (ASSR 2) pour les personnes de moins de 21 ans.....	22
• <i>Article 3 ter (supprimé)</i> Remise d'un rapport au Parlement sur l'égalité entre les femmes et les hommes pour le passage du permis de conduire	23
• <i>Article 3 quater (non modifié)</i> Remise d'un rapport au Parlement sur un potentiel abaissement de l'âge d'obtention du permis de conduire et ses conséquences	26
• <i>Article 4 (suppression maintenue)</i> Gage financier	28
EXAMEN EN COMMISSION.....	29
RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 BIS DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »).....	39
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES	41
LA LOI EN CONSTRUCTION	43

L'ESSENTIEL

Réunie le 3 mai 2023 sous la présidence de **François-Noël Buffet**, la commission des lois a adopté avec modifications, sur le rapport de **Loïc Hervé**, la proposition de loi n° 453 (2022-2023) *visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire*.

Déposée le 31 janvier 2023 par Sacha Houlié, président de la commission des lois de l'Assemblée nationale, la proposition de loi vise à faire face à deux difficultés majeures dans le passage du permis de conduire, le coût et les délais d'obtention.

La commission a adopté plusieurs amendements, afin d'une part de clarifier la portée des différents articles et d'autre part de les rendre plus opérationnels.

I. LE PERMIS DE CONDUIRE : LE PREMIER EXAMEN DE FRANCE

Le permis de conduire constitue le premier examen de France. Il attire plus d'1,5 million de candidats chaque année et demeure un élément structurant de notre société. Permettant de se déplacer, il constitue un enjeu déterminant pour développer le lien social, puisqu'il est souvent le sésame nécessaire pour accéder plus facilement à l'emploi et maintenir le tissu économique des territoires les plus ruraux.

L'âge moyen d'obtention du permis de conduire est aujourd'hui de 23 ans, en légère augmentation par rapport aux années précédentes. Cette augmentation traduit un relatif désintérêt des jeunes pour le permis de conduire qui s'explique par deux facteurs principaux : les **préoccupations écologiques** croissantes et le **coût financier** du passage de cet examen puis de l'achat et de l'entretien du véhicule.

Une réflexion s'est donc engagée depuis quelques années sur les moyens de réduire le coût du passage du permis de conduire. Celui-ci, sur la base des déclarations des candidats, était de 1 592 euros en moyenne au 4^e trimestre 2022, correspondant à une durée moyenne de formation de près de trente heures pour un prix horaire moyen de 53 euros. D'importantes disparités régionales sont cependant constatées, le coût du permis étant plus élevé en ville qu'à la campagne. Ce coût varie également

en fonction du genre des candidats : les femmes suivent généralement davantage d'heures de formation à la conduite mais bénéficient d'un taux de réussite du permis inférieure aux hommes, et ce alors même que leur accidentalité sur la route est moindre.

Le coût du permis est également impacté par les délais de passage de l'examen : plus ceux-ci sont longs, plus les candidats sont amenés à suivre davantage d'heures de conduite pour maintenir leur niveau dans la perspective du passage de l'examen.

Le législateur a en conséquence adopté plusieurs mesures visant à améliorer l'accès au permis de conduire à l'occasion de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 *pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques*, dite « loi Macron », puis de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 *d'orientation des mobilités*. **Afin de réduire les délais de passage des examens pratiques et théoriques**, il a ainsi prévu :

- une possibilité d'externalisation de l'organisation des épreuves du permis de conduire à des organismes agréés, publics ou privés, sous le contrôle de l'autorité administrative ;
- le recours aux agents publics ou contractuels pour faire passer des épreuves de conduite dans le département où le délai moyen d'attente médian entre deux passages pour un même candidat est supérieur à 45 jours ;
- la reconnaissance du critère de « service universel » pour l'accès aux épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire, permettant à tout candidat en ayant fait la demande de se voir proposer une place d'examen.

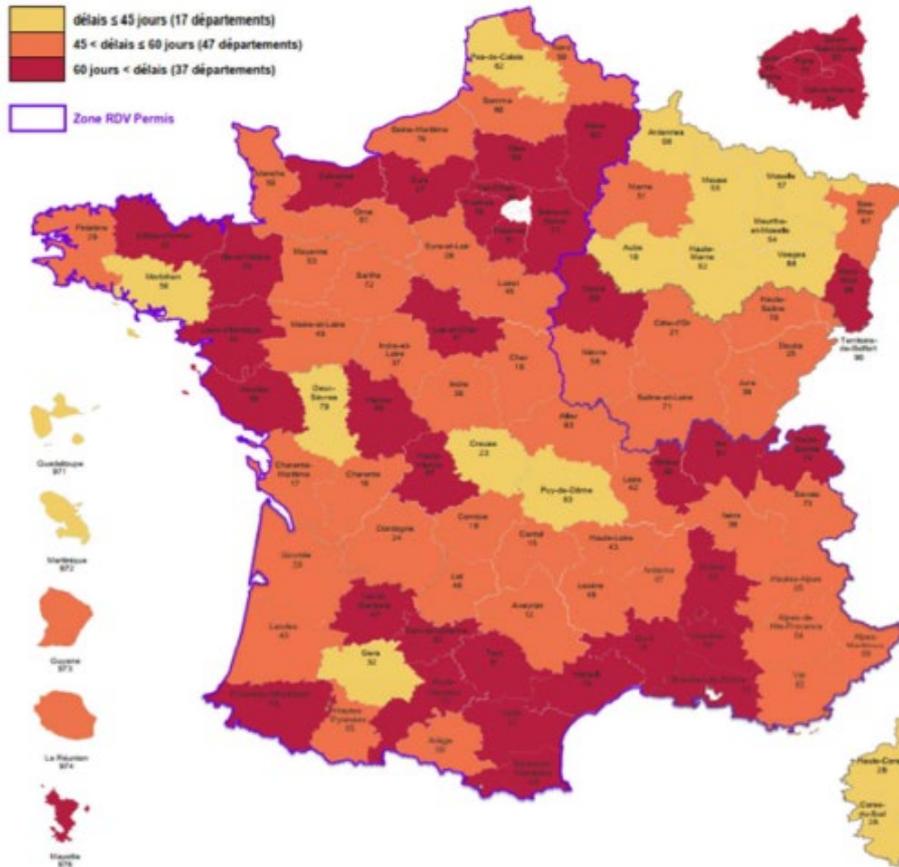
Afin de réduire les coûts d'obtention de cet examen, le législateur et le Gouvernement ont notamment :

- interdit les frais de présentation à l'examen pratique et limité les frais d'accompagnement à cet examen ;
- autorisé le passage de l'épreuve pratique à 17 ans pour les jeunes ayant effectué la conduite accompagnée ;
- étendu l'usage de simulateurs de conduite pour la formation.

Ces modifications ont permis une réduction du délai d'attente médian entre deux présentations à l'examen pratique du permis B. Ce délai a cependant à nouveau augmenté à l'occasion de la crise sanitaire. Il est désormais supérieur à 45 jours dans 84 % des départements.

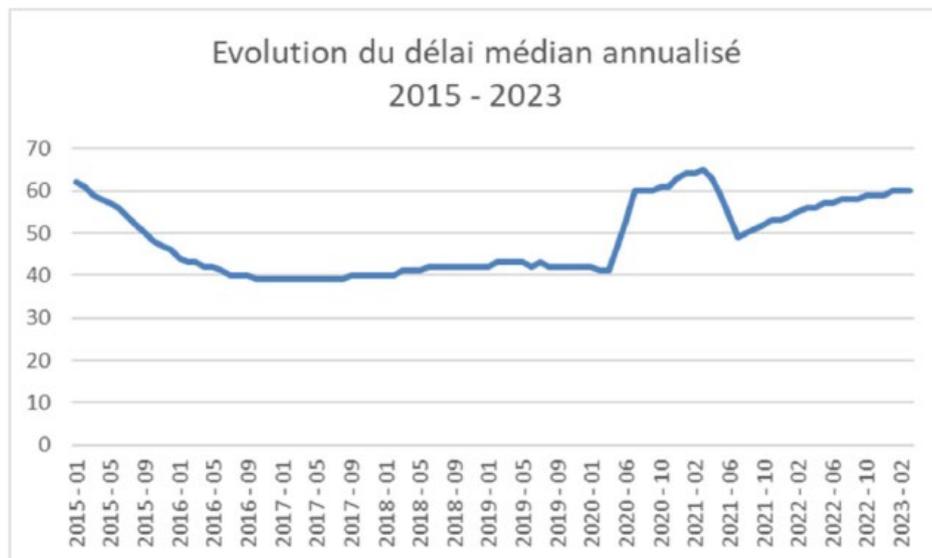
Carte des délais médians annualisés

Février 2023



ANALYSE

Le délai d'attente médian annualisé de Février 2023 s'élève à 60 jours, il est stable par rapport à celui de Janvier 2023. 17 départements ont un délai médian inférieur ou égal à 45 jours, 47 départements entre 45 jours et 60 jours, et 37 départements au-delà de 60 jours.



Source : Délégation à la sécurité routière

2. LA PROPOSITION DE LOI : AMÉLIORER L'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE EN FAISANT MIEUX CONNAÎTRE LES AIDES DISPONIBLES ET EN RÉDUISANT LES DÉLAIS DE PASSAGE

Face à ces difficultés d'accès au permis de conduire, la proposition de loi prévoit plusieurs dispositifs visant à faire mieux connaître et augmenter les aides disponibles pour la formation à la conduite et à réduire les délais de passage de l'examen.

A. RENFORCER LES AIDES DISPONIBLES POUR L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

La proposition de loi de Sacha Houlié vise en premier lieu à renforcer les aides disponibles pour l'apprentissage de la conduite. Elle propose pour ce faire :

- de recenser sur une plateforme unique l'ensemble des aides financières existantes à la préparation des examens du code de la route et du permis de conduire (article 1^{er}) ;
- de rendre éligible au compte personnel de formation la préparation du code de la route et de l'épreuve pratique de l'ensemble des catégories de permis de conduire, à compter du 1^{er} janvier 2024 : seraient ainsi ajoutés à la situation actuelle les permis motos, voiturettes (B1) et remorques (B96 et BE) (article 2) ;
- en conséquence, de prévoir que la Caisse des dépôts et consignations soit destinataire des « informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire » (article 2 bis).

B. RÉDUIRE LES DÉLAIS DE PASSAGE DES ÉPREUVES DU PERMIS DE CONDUIRE

La proposition de loi vise en second lieu à améliorer les délais de passage du permis de conduire, en :

- étendant le recours aux agents publics ou contractuels comme examinateurs des épreuves de conduite à l'ensemble des départements, alors que ce recours n'est aujourd'hui possible que dans les départements où le délai médian entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire est supérieur à 45 jours (article 3) ;
- simplifiant la procédure permettant d'organiser dans les lycées en dehors du temps scolaire l'épreuve théorique du permis de conduire, et en l'élargissant à la préparation de cette même épreuve (article 1^{er} bis) ;
- ne rendant plus nécessaire la présentation de l'attestation de sécurité routière dans certains cas définis par décret (article 3 bis).

Enfin, l'Assemblée nationale a adopté deux demandes de rapport visant, d'une part, à évaluer le respect du principe d'égalité entre les femmes et les hommes dans le cadre du passage de l'épreuve du permis (article 3 *ter*) et, d'autre part, à l'abaissement de l'âge d'obtention du permis de conduire (article 3 *quater*).

3. UNE PROPOSITION DE LOI BIENVENUE, QU'IL CONVIENT DE CONCENTRER SUR LES DISPOSITIFS LES PLUS OPÉRATIONNELS

La commission des lois a pleinement souscrit aux mesures prévues par la proposition de loi. Elle a adopté plusieurs amendements afin de concentrer les dispositions législatives sur l'atteinte des objectifs poursuivis, sans faire peser des contraintes démesurées sur les acteurs.

S'agissant en premier lieu des **mesures visant à renforcer l'accès aux aides disponibles pour la préparation et le passage du permis de conduire**, la commission a considéré que la proposition de **plateforme unique** permettrait de s'assurer de la contribution de l'ensemble des financeurs du permis de conduire, renforçant ainsi l'accessibilité des aides proposées. Elle a cependant supprimé l'obligation faite aux collectivités et structures d'établir chaque année un bilan de leurs interventions, considérant que le dispositif proposé était trop contraignant pour les petites collectivités. L'**extension des possibilités de financement du permis de conduire par le compte personnel de formation** a été adoptée sans modification.

S'agissant en deuxième lieu des mesures ayant pour objectif la réduction du délai de passage des examens, la commission a considéré que l'**extension du recours aux examinateurs du permis de conduire** était pertinente. Elle a cependant souhaité conserver l'exigence d'un effort particulier de recrutement par l'autorité administrative dans les départements présentant un délai de présentation du permis de conduire excessif. La commission a également réécrit la simplification du cadre permettant d'organiser dans les lycées en dehors du temps scolaire l'épreuve théorique du permis de conduire afin de ne pas écarter de la décision la collectivité propriétaire des locaux. Enfin, elle a supprimé l'article 3 *bis* car les modifications proposées relèvent du niveau réglementaire.

S'agissant en dernier lieu des **demandes de rapport**, la commission a souhaité conserver celle relative à l'**abaissement de l'âge d'obtention du permis de conduire**. Cette demande s'inscrit en effet dans le cadre de réflexions actuelles conduite par le Gouvernement, qui envisage la création d'un permis provisoire ou temporaire limité au cadre professionnel, sur le modèle d'un dispositif existant en Belgique. Des discussions sur les conditions d'âge pour l'accès à chaque catégorie du permis de conduire sont également en cours. La commission a considéré qu'un rapport du

Gouvernement au Parlement était dans ce cadre pertinent, car de telles modifications nécessitent le recueil de données objectives et fines relatives notamment à l'accidentalité des jeunes.

La commission a par contre supprimé la demande de rapport sur le **respect de l'égalité entre les femmes et les hommes dans le cadre du passage de l'examen du permis de conduire**. Si les données statistiques montrent en effet un écart notable dans les taux de réussite aux examens théorique et pratique du permis entre les femmes et les hommes, cet écart ne peut être expliqué sans la réalisation d'un travail de sociologie conséquent et une étude comparative avec les pays voisins. La commission a donc préféré engager le Gouvernement à lancer un appel d'offres pour qu'une étude de cette problématique soit conduite par le monde de la recherche universitaire plutôt que d'exiger un rapport rendu dans des délais incompatibles avec un travail approfondi.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Création d'une plateforme recensant l'ensemble des aides disponibles pour la préparation du permis de conduire

L'article 1^{er} de la proposition de loi tend à créer une plateforme recensant l'intégralité des aides disponibles pour la préparation du permis de conduire.

La commission a considéré que la création de cette plateforme constituait une mesure utile permettant aux candidats de disposer d'un panorama complet des aides disponibles. Elle a cependant supprimé l'obligation faite aux collectivités et structures d'établir chaque année un bilan de leurs interventions, considérant que le dispositif proposé était trop contraignant pour les petites collectivités. Elle a également renvoyé à un décret le soin de définir les modalités d'actualisation de la plateforme.

1. De nombreux dispositifs d'aide au financement du permis de conduire, parfois méconnus

Selon les informations transmises par la délégation à la sécurité routière, basées sur les déclarations des candidats au permis de conduire, le coût moyen du permis de conduire au niveau national était de 1 592 euros au 4^e trimestre 2022, correspondant à une durée moyenne de formation de près de trente heures à un prix horaire de 53 euros.

D'importantes disparités régionales sont toutefois constatées, tant sur le nombre d'heures nécessaires à la formation que sur le coût total du permis, ces deux éléments étant bien entendu corrélés. De manière générale, le nombre d'heures et le coût total sont inférieurs en milieu rural qu'en milieu urbain.

Afin que ce coût, globalement élevé, ne constitue pas un obstacle insurmontable au passage du permis de conduire, de nombreuses aides publiques ont été mises en place.

Peuvent ainsi être cités, de la part de l'État et des organismes publics :

- le **dispositif du « permis à 1 euro par jour »**, qui permet depuis 2005 aux jeunes entre 15 et 25 ans d'obtenir un prêt à taux zéro accordé par un établissement de crédit partenaire de l'État afin de faciliter le financement d'une formation au permis de conduire de catégorie A1, A2 ou B, l'État prenant en charge les intérêts de ces prêts. Le niveau de prêt le plus demandé est le niveau le plus élevé, soit 1 200 euros (87 % des bénéficiaires en 2022) ;

- le **compte personnel de formation**, qui permet à toutes les personnes à partir de 15 ou 16 ans, selon les cas, ayant acquis des droits à la formation suffisants sur leur compte CPF, d'obtenir le financement par ce

biais de leur permis de conduire. Au 31 décembre 2022, et selon les informations transmises par la délégation à la sécurité routière, près de 783 000 formations au permis de catégorie B avaient été financées depuis le lancement du site Mon Compte Formation le 21 novembre 2019. Cela correspond à 13 % des formations validées dans le cadre du CPF, pour un coût moyen de 837 euros ;

- **l'aide forfaitaire au financement du permis de conduire pour les apprentis majeurs**, d'un montant de 500 euros ;

- les **aides au permis de conduire attribuées par Pôle emploi** ;

- les **aides pour les personnes en situation de handicap**, qui visent à compenser le surcoût dû au handicap dans le passage du permis de conduire, pour un montant maximal de 1 000 euros ;

- les **aides attribuées par les missions locales** aux jeunes entre 18 et 25 ans ne disposant pas de ressources suffisantes.

À ces aides versées par l'État peuvent s'ajouter des **aides versées par les collectivités territoriales**, qu'il s'agisse des communes, des départements ou des régions. Peut ainsi être cité le dispositif de la « bourse au permis de conduire », mis en place par certaines communes, qui permet d'obtenir une aide en échange d'une activité d'intérêt collectif réalisée pour la municipalité, ou encore les aides mises en place par les régions dans le cadre de leurs compétences en matière de formation professionnelle.

Ces différentes aides peuvent être cumulées, et contribuent à réduire le reste à charge du candidat dans sa préparation du permis de conduire. **Elles sont cependant mal connues et parfois difficilement accessibles.** C'est la raison pour laquelle l'État a mis en place, au début de l'année 2022, sur le site de Pôle emploi, un **portail recensant les aides à la mobilité**, mes-aides.pole-emploi.fr. Celui-ci liste notamment les aides au financement de la formation au permis de conduire, mais il reste parcellaire s'agissant en particulier des aides mises en place par les collectivités territoriales.

2. L'article 1^{er} de la proposition de loi : la création d'une plateforme recensant l'intégralité des aides disponibles pour la préparation du permis de conduire

C'est la raison pour laquelle l'article 1^{er} de la proposition de loi prévoit la création d'une plateforme recensant l'intégralité des aides disponibles pour la préparation du permis de conduire.

Serait ainsi inscrite dans le code de la route **l'obligation pour l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements de rendre public, sur une plateforme numérique créée et gérée par l'État, l'ensemble des dispositifs de financement de la formation à la conduite qu'ils proposent.**

Cette plateforme, qui serait gérée par le ministère du travail, devrait également orienter les personnes qui la consultent vers les autres « dispositifs numériques permettant de choisir son établissement d'enseignement de la conduite et de s'inscrire à l'examen du permis de conduire ». Sont plus spécifiquement visées deux plateformes existantes :

- la plateforme « Carte des auto-écoles »¹ qui propose une carte officielle des auto-écoles afin d'orienter le candidat vers une auto-école correspondant aux critères qu'il définit : mode d'apprentissage, labélisation, éligibilité au dispositif du permis à un euro par jour ;

- la plateforme « Rdv permis », qui permet d'attribuer les places d'examen du permis de conduire aux candidats - ou leurs auto-écoles - qui en font la demande. Cette plateforme, initialement mise en place sur la base d'une expérimentation prévue par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite « LOM »², devrait être généralisée à compter du 1^{er} mai 2023³.

Le principal apport de l'article 1^{er} de la proposition de loi est donc que la nouvelle plateforme devra être également alimentée par les collectivités territoriales et leurs groupements. Cette mesure permettrait ainsi d'**assurer la contribution de l'ensemble des financeurs du permis de conduire et de regrouper sur un seul et même espace numérique l'ensemble des aides permettant de contribuer au financement de la formation au permis de conduire**. Si le ministère du travail envisage d'élargir la plateforme actuellement gérée par Pôle emploi, l'un des enjeux sera d'élargir le public cible et l'accessibilité des aides par une très forte diffusion de cette plateforme.

En vue d'améliorer l'efficacité des politiques publiques, l'Assemblée nationale a adopté en séance publique un **amendement de M. Jean-Luc Warsmann** prévoyant que les collectivités et structures qui apportent un financement aux candidats pour le permis de conduire **devraient établir chaque année un bilan de leurs interventions** et le transmettre à la préfecture avant le 31 mars de chaque année. Ces bilans seraient publiés, accompagnés d'une synthèse, par le ministère de l'intérieur avant le 30 juin. Si l'objectif de mieux évaluer l'impact des dispositifs existants afin, le cas échéant, de réorienter l'action publique est louable, le dispositif proposé s'avère lourd et contraignant pour les collectivités territoriales. La commission des lois a donc choisi de s'en remettre à

¹ <https://autoecoales.securite-routiere.gouv.fr/#/>.

² Arrêté du 13 février 2020 relatif à la mise en œuvre d'une expérimentation portant sur l'attribution nominative des places d'examens pratiques du permis de conduire, pris sur la base du VIII de l'article 98 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

³ Arrêté du 27 avril 2021 relatif à la généralisation progressive d'un système de réservation nominative des places pour l'épreuve pratique des examens du permis de conduire des catégories A1, A2, B1 et B.

l'appréciation des élus locaux sans faire de cette bonne pratique d'évaluation une obligation. Elle a donc, par l'adoption de l'**amendement COM-4** du rapporteur, **supprimé cette nouvelle obligation**.

Elle a également, par l'adoption de l'**amendement COM-2 rectifié** de Marie-Pierre de la Gontrie, **renvoyé à un décret le soin de définir les services de l'État chargés de la création, de la gestion et de la mise à jour des informations publiées sur la plateforme**.

La commission a adopté l'article 1^{er} **ainsi modifié**.

Article 1^{er} bis

Simplification du cadre permettant d'organiser dans les lycées en dehors du temps scolaire l'épreuve théorique du permis de conduire

L'article 1^{er} *bis* vise à simplifier le cadre juridique permettant d'organiser dans les lycées en dehors du temps scolaire l'épreuve théorique du permis de conduire et à élargir cette possibilité à la préparation de cette même épreuve théorique.

La commission s'est inscrite dans cette volonté de simplification, et a adopté en conséquence cet article, tout en réintégrant dans la procédure la collectivité propriétaire des locaux.

L'**article 1^{er} bis**, intégré à l'initiative du député Pierre Henriet, vise à **simplifier le cadre permettant d'organiser dans les lycées en dehors du temps scolaire l'épreuve théorique du permis de conduire**. Cette organisation est aujourd'hui subordonnée à une **autorisation du président du conseil régional** prise après avis du conseil d'administration de l'établissement et, le cas échéant, accord de la collectivité propriétaire des bâtiments. Cette autorisation ne peut être accordée qu'après qu'une **convention** ait été conclue entre le représentant de la région ou de la collectivité territoriale de Corse, celui de l'établissement et la personne physique ou morale qui désire organiser ces activités. La convention doit préciser notamment les obligations pesant sur l'organisateur en ce qui concerne l'application des règles de sécurité, la prise en charge des responsabilités et de la réparation des dommages éventuels ainsi que les conditions financières de l'utilisation des locaux et équipements dans le respect du code général de la propriété des personnes publiques.

L'article 1^{er} *bis* propose que **l'autorisation soit accordée par le représentant de l'établissement, après conclusion d'une convention avec la personne physique ou morale désirant organiser ces activités**. L'article étendrait également cette procédure aux conventions d'occupation des locaux visant à **préparer** cette même épreuve théorique.

Selon l'auteur de l'amendement, la faible utilisation de la faculté de mise à disposition des locaux pour le passage du code de la route, introduite en 2015 par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 *pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques*, dite « loi Macron » serait liée à la complexité de la procédure.

La commission souhaite encourager l'organisation de l'épreuve théorique du permis de conduire, et un passage dans les locaux des lycées et établissements régionaux d'enseignement adapté contribue à cet objectif. L'élargissement proposé par l'Assemblée nationale à la préparation de cette épreuve est également bienvenue.

La procédure envisagée conduit cependant à **complètement écarter la collectivité propriétaire des locaux de la décision**, ce qui est discutable. La commission des lois s'est donc, par l'adoption de l'**amendement COM-5** de son rapporteur, inscrite **dans cette volonté de simplification de la procédure devant être suivie en laissant l'initiative au représentant de l'établissement, tout en réintégrant la collectivité propriétaire des locaux** qui devrait donner son accord à l'occupation des locaux et être signataire de la convention d'occupation.

La commission a adopté l'article 1^{er} *bis* **ainsi modifié**.

Article 2 (non modifié)

Extension des possibilités d'utilisation du compte personnel de formation au financement de l'ensemble des catégories de permis de conduire d'un véhicule terrestre à moteur

L'article 2 vise à étendre la possibilité d'utiliser le compte personnel de formation (CPF) à toutes les catégories de permis de conduire d'un véhicule terrestre à moteur.

La commission a adopté cet article sans modification.

1. La possibilité de financer le permis B grâce au compte personnel de formation (CPF)

Créé en remplacement du droit individuel à la formation (DIF) par la loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 *relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale*, le compte personnel de formation (CPF) permet à toute personne active, dès 16 ans - 15 ans pour les apprentis - d'acquérir des droits, comptabilisés en euros, permettant de financer une formation.

Depuis la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, il est possible de financer avec le 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 et du groupe lourd »¹. Sont ainsi concernés les permis de conduire autorisant la conduite des véhicules de catégorie B, C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E et DE.

A 	> 50 cm ³ > 45 km/h até max. 20 cm ³ - 45 km/h (kg)
AI 	max. 125 cm ³ max. 11 kW 15 < max. 85 km/h < 18
B 	max. 3,5 t max. 9+1,3 ■ < 750 kg
BE 	■ > 750 kg
C1 	> 3,5t, < 7,5t max. 9+1,3 ■ < 750 kg
C1E 	■ > 750 kg max. 12t
C 	■ < 750 kg
CE 	■ > 750 kg
D1 	■ < 750 kg max. 16+1,3
D1E 	■ > 750 kg max. 16+1,3 max. 12t
D 	■ < 750 kg
DE 	■ > 750 kg



Source : <https://www.auto-ecole-assur.com/conseil/neuf-categories-permis/>

Afin de mobiliser le CPF à cette fin, **deux conditions supplémentaires sont exigées par l'article D. 6323-8 du code du travail** :

- l'obtention du permis de conduire doit contribuer « à la réalisation d'un projet professionnel ou à favoriser la sécurisation du parcours professionnel du titulaire du compte » ;

- et « le titulaire du compte ne [doit pas faire] l'objet d'une suspension de son permis de conduire ou d'une interdiction de solliciter un permis de conduire. Cette obligation est vérifiée par une attestation sur l'honneur de l'intéressé produite lors de la mobilisation de son compte ».

Selon les informations recueillies par le rapporteur, près de 783 000 formations au permis de conduire avaient été financées depuis le lancement du site Mon Compte Formation le 21 novembre 2019. Cela correspond à 13 % des formations validées dans le cadre du CPF, pour un coût moyen de 837 euros. Dans le détail, ces 783 000 formations se répartissent comme suit :

- 90,5 % de permis B ;
- 8,9 % de permis C ;
- 0,6 % de permis D.

¹ 3° du II de l'article L. 6323-6 du code du travail.

2. L'article 2 de la proposition de loi: l'extension de cette possibilité à l'ensemble des catégories de permis de conduire

L'article 2 de la proposition de loi prévoit d'**étendre les possibilités d'utilisation du CPF pour le financement de toutes les catégories de permis de conduire d'un véhicule terrestre à moteur**. Cela permettrait d'inclure les motos légères ou puissantes (catégories A1, A2 et A), les voiturettes sans permis (permis B1) et les examens autorisant les titulaires d'un permis B à tracter des remorques plus lourdes (permis B96 et BE).

Cela représente un **fort enjeu financier** puisqu'environ 160 000 personnes passent chaque année le permis moto. La Caisse des dépôts estime en conséquence le volume potentiel de préparation au permis moto à environ 300 000 personnes par an (avec un taux de réussite de 25 %). Le prix moyen du permis moto étant de 1 200 euros, l'impact budgétaire sur le CPF pourrait être de 360 millions d'euros.

Le second enjeu est de **préserver un lien avec l'emploi dans les dispositifs financés par le compte personnel de formation**. Ce lien est aujourd'hui attesté par une déclaration sur l'honneur produite par les candidats.

À la demande du Gouvernement, l'Assemblée nationale a prévu en séance publique que **l'article 2 de la proposition de loi entrerait en vigueur au 1^{er} janvier 2024** afin de permettre la consultation des partenaires sociaux et de donner à la Caisse des dépôts et consignations (CDC) le temps de procéder aux développements techniques nécessaires pour étendre le champ des permis de conduire finançables par le CPF. Les discussions avec les partenaires sociaux seront cruciales pour déterminer les conditions de soutenabilité financière de cette extension - est actuellement évoquée la possibilité de ne financer qu'un seul permis par personne - et les modalités de maintien d'un lien avec l'employabilité des titulaires des droits à la formation.

La commission a considéré que l'ouverture proposée par cet article était opportune. Elle souligne cependant que celle-ci devra être accompagnée d'une **politique volontariste de lutte contre la fraude** et, afin de ne pas dénaturer le CPF, d'une **préservation du lien avec l'emploi** existant actuellement pour ce financement.

La commission a adopté l'article 2 sans modification .

Article 2 bis (non modifié)

**La transmission des informations relatives au permis de conduire
à la Caisse des dépôts et consignations**

L'article 2 *bis* prévoit la transmission à la Caisse des dépôts et consignations des informations relatives à l'existence, à la catégorie et à la validité du permis de conduire, afin de lui permettre d'exercer sa mission de gestionnaire du compte personnel de formation (CPF) dans de bonnes conditions.

La commission a adopté cet article sans modification.

Le financement du permis de conduire par le compte personnel de formation (CPF) n'est possible qu'à la condition que « *le titulaire du compte ne [fasse pas] l'objet d'une suspension de son permis de conduire ou d'une interdiction de solliciter un permis de conduire* »¹. Cette obligation est vérifiée par une attestation sur l'honneur produite par l'intéressé lors de la mobilisation de son compte.

Afin d'éviter les fraudes liées à l'utilisation du CPF pour financer un permis de conduire dont l'intéressé est déjà titulaire, ou alors que le candidat fait l'objet d'une suspension ou d'une interdiction de permis, l'Assemblée nationale a prévu, par l'adoption d'un amendement du Gouvernement en séance publique, de **rendre la Caisse des dépôts et consignations destinataire des « informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire »**.

Un tel ajout est apparu pertinent à la commission. Il permettra à la Caisse des dépôts de vérifier que les personnes souscrivant à un financement du CPF sont bien celles qui passent l'examen – et que le CPF ne sert pas ainsi à financer la formation au permis de conduire d'une autre personne –, d'afficher les taux de réussite au permis par auto-école et d'observer l'impact du permis de conduire sur les trajectoires d'emploi.

La commission a adopté l'article 2 *bis* **sans modification**.

¹ Article D. 6323-8 du code du travail.

Article 3

Extension du recours aux agents publics ou contractuels comme examinateurs des épreuves de conduite

L'article 3 vise à étendre les possibilités de recourir aux agents publics ou contractuels comme examinateurs des épreuves de conduite du permis B, en supprimant la condition limitant cette possibilité aux seuls départements où le délai médian entre deux présentations d'un même candidat est supérieur à 45 jours.

Considérant cette simplification opportune, la commission a adopté cet article mais a souhaité en renforcer la portée en réintégrant le caractère contraignant du recours à ces agents dans les départements présentant un délai de présentation du permis de conduire excessif.

1. La possibilité de recourir à des agents publics ou contractuels comme examinateurs des épreuves de conduite

Créé par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 *pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques*, l'article L. 221-5 du code de la route prévoit en son premier alinéa que : « *dans l'ensemble des départements où le délai moyen entre deux présentations d'un même candidat à l'épreuve pratique du permis de conduire des véhicules du groupe léger est supérieur à quarante-cinq jours, l'autorité administrative recourt à des agents publics ou contractuels comme examinateurs autorisés à faire passer des épreuves de conduite en nombre suffisant pour garantir que le délai n'excède pas cette durée.* »

Ce dispositif vise ainsi à **soutenir les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)** dans leur mission principale, celle **d'examineur de l'examen pratique du permis B**. Les IPCSR sont chargés d'autres missions, telles que le passage des épreuves théoriques pour certaines catégories de candidats et le contrôle du respect de la réglementation par les établissements d'enseignement de la conduite ou par les organismes agréées pour le passage de l'épreuve pratique générale. La mission des agents publics ou contractuels recrutés dans le cadre de l'article L. 221-5 se limite quant à elle au passage des épreuves pratiques du permis B.

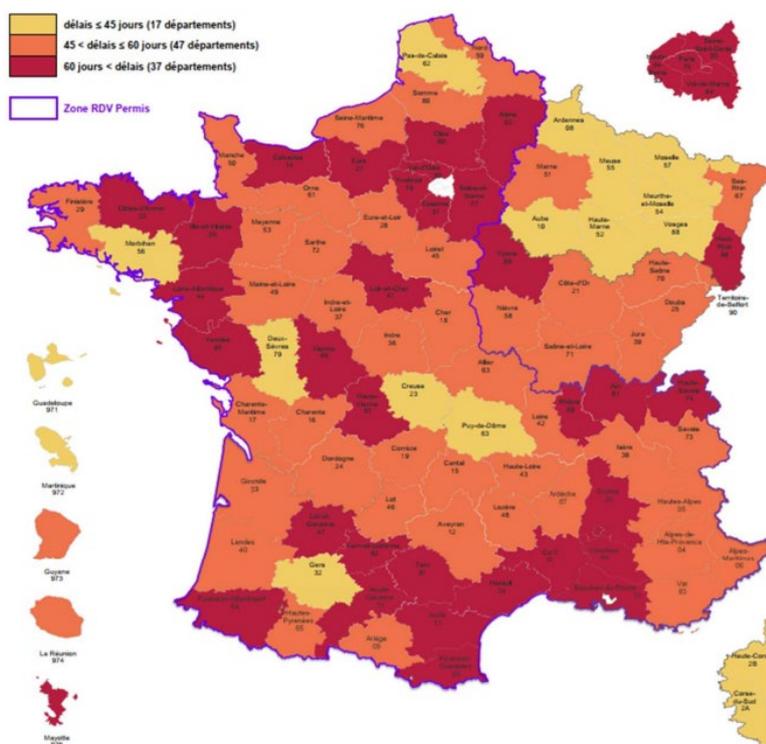
Ainsi, depuis l'entrée en vigueur de la loi de 2015, **100 agents de La Poste ont été recrutés en tant qu'examineurs**, et **38 d'entre eux ont même choisi leur intégration dans le corps des IPCSR**. Une cinquième vague de recrutement est en cours selon la délégation à la sécurité routière, et devrait permettre le recrutement de 30 nouveaux postiers en tant qu'examineurs du permis de conduire.

Les agents publics ou contractuels recrutés doivent répondre à l'ensemble des conditions déterminées par le décret n° 2015-1379 du 29 octobre 2015¹. Ils doivent recevoir une formation pour les enseignements relatifs à la catégorie B du permis de conduire, correspondant à celle délivrée aux IPCSR.

Le dispositif de recrutement d'agents a été introduit en 2015 dans l'objectif d'une réduction rapide et significative des délais d'attente pour l'examen pratique du permis B. L'objectif fixé était donc celui d'atteindre un délai médian de 45 jours maximum entre deux présentations d'un même candidat à l'épreuve pratique du permis B sur l'ensemble du territoire français. Or, si les délais ont sensiblement réduit après la promulgation de la loi du 6 août 2015, ceux-ci ont à nouveau fortement augmenté après la crise sanitaire liée à la Covid-19. **Aujourd'hui, 84 % des départements font état d'un délai médian supérieur à 45 jours.** Le délai d'attente médian annualisé en février 2023 était de 60 jours sur l'ensemble du territoire, 17 départements présentaient un délai médian inférieur ou égal à 45 jours, 47 départements sont entre 45 et 60 jours, et 37 au-dessus de 60 jours.

Carte des délais médians annualisés

Février 2023



Source : Délégation à la sécurité routière

¹ 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

Si le **recrutement de 100 inspecteurs supplémentaires entre 2023 et 2026**, grâce aux crédits votés dans la loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 *d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur*, permettra d'accroître l'offre d'examens, de fluidifier le passage des examens du permis de conduire et par conséquent de réduire les délais de passage, **l'effort de recrutement dans l'ensemble des trois versants de la fonction publique doit être poursuivi pour atteindre l'objectif d'un délai maximal de 45 jours** entre deux présentations d'un même candidat aux épreuves de conduite du permis B sur l'ensemble du territoire national.

2. L'article 3 de la proposition de loi : étendre la possibilité de recourir aux agents publics ou contractuels à l'ensemble du territoire

Afin d'accroître le soutien pouvant être apporté aux IPCSR sur l'ensemble du territoire, **l'article 3 tend à supprimer 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 ou le délai médian entre deux présentations d'un même candidat est supérieur à 45 jours**. Si le délai médian entre deux présentations d'un même candidat à l'épreuve est la donnée la plus objective disponible, il ne peut être totalement représentatif des situations, les candidats ayant réussi leur épreuve dès le premier passage n'étant pas inclus dans ce calcul. La suppression de la condition du délai de 45 jours lève ainsi un obstacle susceptible, dans certains cas, d'empêcher l'affectation d'un examinateur dans un département où un délai médian, bien que modéré, masquerait une situation de tension sur les effectifs.

Toutefois, **en levant la limite à laquelle est soumise l'administration, l'article rend le recours à des agents publics ou contractuels facultatif** dans l'ensemble des départements, y compris les départements les plus en tension, **alors que la rédaction actuelle de l'article L. 221-5 du code de la route rend ce recours impératif** pour les départements avec un délai médian supérieur à 45 jours.

Les données transmises montrent que les autorités administratives ne recourent pas à des agents en nombre suffisant pour garantir des délais raisonnables. **Afin de s'assurer d'un effort particulier de recrutement par l'autorité administrative dans les départements présentant un délai de présentation du permis de conduire excessif**, la commission a donc souhaité réintégrer le caractère contraignant de la mesure dans les départements avec un délai médian entre deux présentations au permis de conduire supérieur à 45 jours.

En conséquence, la commission a, par l'adoption de l'**amendement COM-5** de son rapporteur, **complété la rédaction de l'article 3.**

La commission a adopté l'article 3 **ainsi modifié.**

Article 3 bis (supprimé)

Exigence de l'attestation de sécurité routière (ASR) et de l'attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau (ASSR 2) pour les personnes de moins de 21 ans

L'article 3 *bis* prévoit qu'un décret définira les situations dans lesquels l'ASR (attestation de sécurité routière) et l'ASSR 2 (attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau) sont exigées pour les personnes de moins de 21 ans.

Ces attestations relevant du niveau réglementaire et le Gouvernement ayant indiqué réfléchir au sujet, la commission a supprimé cet article.

Adopté en séance publique à l'initiative de la députée Béatrice Piron, l'**article 3 bis** prévoit qu'un décret viendrait préciser les situations dans lesquelles l'ASR (attestation de sécurité routière) et l'ASSR 2 (attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau) sont exigées pour les personnes de moins de 21 ans.

L'article R. 221-5 prévoit en effet aujourd'hui que, pour l'obtention du permis de conduire, il est nécessaire d'être titulaire « *pour la première obtention du permis de conduire, s'agissant des personnes âgées de moins de 21 ans, de l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau ou de l'attestation de sécurité routière* ».

L'ASSR 2 se passe aujourd'hui au cours de la scolarité. Les personnes ayant arrêté tôt leur scolarité ou l'ayant effectué à l'étranger n'en sont donc pas titulaires. Ces personnes doivent donc obtenir une attestation de sécurité routière (ASR). Or, très peu de sessions pour obtenir l'ASR sont organisées en dehors des établissements scolaires, ce qui conduit ces personnes à devoir attendre pour passer le permis de conduire alors même qu'elles ont déjà obtenu le code de la route, qui est plus exigeant.

L'objectif poursuivi par l'amendement était d'obtenir du Gouvernement un engagement à modifier le décret afin de rendre facultative dans certains cas l'attestation de sécurité routière – qui est exigée pour les candidats de moins de 21 ans n'ayant pas pu obtenir l'ASSR 2 au cours de leur parcours scolaire.

Cet objectif fait écho à la recommandation n° 1 du rapport de l'ancienne députée Françoise Dumas, Vers un permis de conduire plus

*accessible et une éducation renforcée*¹, qui proposait de « supprimer l'obligation, pour obtenir un permis de conduire avant 21 ans, de détenir une attestation de sécurité routière (ASR) pour les jeunes déscolarisés ou non scolarisés en France, pendant la période d'enseignement secondaire, afin de ne pas créer une contrainte supplémentaire pour l'accès au permis de conduire ». Dans le détail, le rapport recommandait de ne supprimer cette exigence que pour les permis pour lesquels le candidat est soumis à l'épreuve théorique du permis de conduire. Dans le cas où l'ASR constituait la partie théorique du permis - comme pour le permis AM qui permet de conduire dès 14 ans des cyclomoteurs (motocyclettes de moins de 50 cm³) et des voiturettes (quadricycles légers) - cette exigence demeurerait.

Or, **ni l'ASR ni l'ASSR ne relèvent aujourd'hui du niveau législatif**. De plus, l'article 3 bis tel que voté par l'Assemblée nationale modifie l'article L. 221-10 du code de la route qui prévoit un décret en Conseil d'État relatif à l'organisation des épreuves du permis de conduire - et non aux conditions requises pour se présenter au permis de conduire. Ces conditions sont fixées par l'article R. 221-5 du même code.

Interrogée par le rapporteur, la déléguée interministérielle à la sécurité routière a indiqué qu'une « solution dérogatoire pourrait effectivement être recherchée en vue d'exonérer de l'obligation de l'ASR, pour autant que cette exonération ne vienne pas fragiliser le dispositif de l'ASSR 1 et de l'ASSR 2 qui constituent, pour les jeunes en âge scolaire, des jalons fondamentaux dans le continuum éducatif de la sécurité routière ».

En conséquence, la commission a, par l'adoption de **l'amendement COM-7** de son rapporteur, **supprimé cet article**.

La commission a **supprimé** l'article 3 bis.

Article 3 ter (supprimé)

Remise d'un rapport au Parlement sur l'égalité entre les femmes et les hommes pour le passage du permis de conduire

L'article 3 ter prévoit la remise d'un rapport gouvernemental au Parlement « relatif au respect du principe d'égalité entre les femmes et les hommes dans le cadre du passage des épreuves du permis de conduire » dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi.

¹ Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée, rapport de Mme François Dumas à la demande du Premier ministre, 12 février 2019. Ce rapport est consultable à l'adresse suivante : <https://www.vie-publique.fr/rapport/38407-permis-de-conduire-plus-accessible-education-routiere-renforcee>.

La commission a considéré que le sujet de l'égalité entre les hommes et les femmes en matière d'examen du permis de conduire ou de sécurité routière méritait une considération particulière au regard des écarts de taux de réussite à l'examen ou de surmortalité routière en fonction du genre. Elle a cependant estimé qu'un rapport gouvernemental ne pourrait apporter une réponse satisfaisante, l'analyse des causes de tels écarts relevant du domaine de la recherche. Elle a donc supprimé cet article, tout en invitant le Gouvernement à lancer un appel d'offre pour qu'une réelle étude de cette problématique soit conduite par le monde de la recherche.

Adopté en séance publique à l'initiative de la députée Cécile Untermaier, **l'article 3 ter** vise à **obtenir, par l'intermédiaire d'un rapport gouvernemental, des informations en matière d'égalité entre les hommes et les femmes dans le cadre du passage des épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire.**

À l'occasion des auditions menées par le rapporteur, les données statistiques transmises montrent, outre une **baisse générale du taux de réussite des candidats, un écart notable dans les taux de réussite à l'examen théorique et à l'examen pratique du permis entre les femmes et les hommes :**

- pour **l'épreuve théorique générale** du permis de conduire, si les écarts étaient relativement faibles en 2015 entre les hommes et les femmes (70,12 % de réussite pour les femmes, pour 71,06 % pour les hommes), **l'écart s'est fortement creusé en sept ans, passant pour 2022 à plus de 4 points d'écart**, avec 53,54 % de taux de réussite pour les femmes contre 57,73 % chez les hommes ;

- concernant **l'examen pratique du permis B**, cet écart entre les femmes et les hommes est encore plus important, bien qu'il tende à légèrement se réduire, passant de près de 10 points d'écarts en 2015 à **près de 8 points d'écarts en 2022** (52,89 % de taux de réussite pour les femmes contre 60,88 % pour les hommes).

Volume des examens et réussite à l'ETG par genre et par année

Année	Genre	nombre examens	tx de réussite	Genre	nombre examens	tx de réussite
2015	F	664919	70,12%	H	690607	71,06%
2016	F	704218	67,36%	H	711496	68,87%
2017	F	726420	63,57%	H	728882	65,77%
2018	F	766298	57,17%	H	765655	59,59%
2019	F	881736	47,28%	H	915850	50,15%
2020	F	871966	47,85%	H	895230	51,07%
2021	F	997932	52,16%	H	1033251	55,66%
2022	F	872943	53,54%	H	935264	57,73%

Volume et réussite à l'examen pratique du permis B par genre et par année

Année	Genre	nombre examens	tx de réussite	Genre	nombre examens	tx de réussite
2015	F	754508	54,72%	H	673268	64,58%
2016	F	776419	53,21%	H	681033	62,95%
2017	F	802782	52,57%	H	706274	62,18%
2018	F	767781	53,38%	H	679964	62,69%
2019	F	742281	53,87%	H	679933	63,13%
2020	F	545461	55,60%	H	542983	64,12%
2021	F	786524	54,43%	H	762169	62,55%
2022	F	797633	52,89%	H	779779	60,88%

Nombre de candidats ayant passés plus d'une fois l'ETG

Année	Genre	nombre de candidats	Genre	nombre de candidats
2015	F	184663	H	185588
2016	F	193594	H	189286
2017	F	217752	H	209179
2018	F	283609	H	271547
2019	F	417385	H	419122
2020	F	429558	H	419847
2021	F	475913	H	459980
2022	F	395785	H	388434

Nombre de candidats ayant passés plus d'une fois l'épreuve circulation en B

Année	Genre	nombre candidats	Genre	nombre candidats
2015	F	331353	H	233497
2016	F	347543	H	243557
2017	F	364844	H	256404
2018	F	347218	H	246040
2019	F	334918	H	244024
2020	F	227606	H	181287
2021	F	333437	H	262293
2022	F	356400	H	287726

Source : Délégation à la sécurité routière

À l'inverse, si les hommes échouent moins aux épreuves du permis de conduire, ils sont **surreprésentés dans la mortalité routière pour toutes les classes d'âge : 78 % de personnes décédées sur la route en 2021 étaient des hommes**, selon le bilan de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Cet écart est d'autant plus élevé **pour la tranche des 18-24 ans, où 88 % des personnes décédées sur les routes sont des hommes**. La répartition des blessés graves (MAIS3+) selon le genre est semblable à celle des tués (76 % d'hommes).

Les chiffres transmis montrent également une **tendance à la féminisation dans le corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière**, les inspectrices du permis de conduire et de la sécurité routière **représentant 38 % du corps en 2023**, contre 36 % en 2018.

Toutefois, bien que les indicateurs fournis permettent de dresser un constat objectif des différences de résultats entre les femmes et les hommes dans le passage du permis de conduire, **ils ne peuvent à eux seuls expliquer un taux d'échec plus élevé chez les femmes que chez les hommes, ni la surmortalité routière constatée chez les hommes**. Si des données statistiques peuvent facilement être transmises aux parlementaires, **la compréhension de tels chiffres nécessite une étude sociologique des biais cognitifs**, ainsi qu'une **étude comparative avec les pays voisins**, qui relèvent du domaine de la recherche universitaire.

La commission a donc considéré peu opportune la demande d'un rapport gouvernemental à ce sujet et a donc, par l'adoption de l'**amendement COM-8** du rapporteur, **supprimé l'article 3 ter**, tout en engageant le Gouvernement à **lancer un appel d'offres pour qu'une réelle étude de cette problématique soit conduite par le monde de la recherche**.

La commission a **supprimé** l'article 3 ter.

Article 3 quater (non modifié)

Remise d'un rapport au Parlement sur un potentiel abaissement de l'âge d'obtention du permis de conduire et ses conséquences

L'article 3 quater propose que le Gouvernement remette au Parlement un rapport « *sur la possibilité d'abaisser l'âge d'obtention du permis de conduire* ». Ce rapport devra également aborder les conséquences d'un changement de législation en la matière et les modalités de sa mise en pratique.

La commission a adopté cet article sans modification.

L'article 3 quater, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale à l'initiative du député Jean-Marc Zulesi, prévoit la **remise au Parlement d'un rapport gouvernemental afin d'obtenir des informations sur la possibilité d'abaisser le seuil d'âge du passage du permis de conduire, d'autoriser la conduite en autonomie de mineurs, et sur les conséquences et la mise en pratique d'une telle mesure.**

En l'état actuel du droit, **si l'âge moyen d'obtention du permis B était de 22 ans et demi en 2022**, l'arrêté du 16 juillet 2019¹ a ouvert la possibilité de se **présenter à l'examen pratique du permis de conduire dès l'âge de 17 ans** pour les candidats ayant choisi une **formation en conduite accompagnée**, afin de pouvoir commencer à conduire en autonomie dès le premier jour du 18^{ème} anniversaire. Un second dispositif, **la conduite encadrée**, permet aux jeunes âgés de 16 ans minimum qui suivent une formation professionnelle de préparer et de passer les épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire dans le cadre de leurs enseignements. Ces personnes peuvent également obtenir leur permis dès le jour de leurs 18 ans, sous réserve de l'obtention de leur diplôme professionnel. **En 2022, plus de 116 000 candidats ont profité de l'abaissement de l'âge du passage de l'examen pratique du permis de conduire.**

Lors de l'examen de la proposition de loi à l'Assemblée nationale, le **Gouvernement a annoncé la mise en place d'une concertation** concernant l'opportunité de mettre en place une **autorisation de conduite en autonomie limitée au cadre professionnel**, tel qu'elle existe en Belgique. Il réfléchirait également à la **question d'une baisse de la limite d'âge pour le permis B**, notamment à la mise en place de la **faculté offerte par la directive 2006/126 CE relative au permis de conduire de choisir**, dans chaque État membre, **d'abaisser l'âge minimum du permis B à 17 ans**. L'Union européenne envisage d'ailleurs elle aussi de modifier les règles relatives au permis de conduire, la Commission européenne ayant adopté un projet de révision de la directive le 1^{er} mars dernier.

La commission a ainsi considéré qu'une demande de rapport sur la possibilité d'abaisser l'âge d'obtention du permis de conduire, sur les modalités de sa mise en œuvre et ses potentielles conséquences **était opportune pour permettre d'exposer les conclusions de la concertation engagée par le Gouvernement ainsi que des données fines sur l'impact éventuel de l'abaissement de l'âge de passage du permis de conduire, notamment en termes d'accidentalité.**

<p>La commission a adopté l'article 3 quater sans modification.</p>
--

¹ Arrêté du 16 juillet 2019 modifiant l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire

Article 4 (suppression maintenue)
Gage financier

L'article 4 de la proposition de loi avait pour objet de compenser la charge qui pourrait résulter, pour l'État, de la mise en œuvre des dispositifs contenus dans la proposition de loi. Par l'adoption d'un amendement du Gouvernement en séance publique, l'Assemblée nationale a supprimé cet article.

La commission a maintenu la suppression de cet article.

La commission a **conservé la suppression** de l'article 4.

*

* *

La commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.

EXAMEN EN COMMISSION

MERCREDI 3 MAI 2023

M. Loïc Hervé, rapporteur. – La proposition de loi de notre collègue député Sacha Houlié, président de la commission des lois de l'Assemblée nationale, vise à faciliter le passage et l'obtention du permis de conduire.

Le permis de conduire constitue le premier examen de France. Il attire plus de 1,5 million de candidats chaque année et demeure un élément structurant de notre société. Il permet de se déplacer, mais aussi, bien souvent, d'accéder à l'emploi.

L'obtenir, cependant, coûte très cher : le coût moyen du passage du permis de conduire est de 1 592 euros, ce qui correspond à une durée moyenne de formation de près de trente heures pour un prix horaire moyen de 53 euros. Une fois cet examen obtenu, l'achat et l'entretien du véhicule représentent également des sommes considérables.

C'est la raison pour laquelle une réflexion s'est engagée depuis quelques années sur les moyens de réduire le coût du passage du permis de conduire. Celui-ci a été réformé dans le cadre de la loi Macron, en 2015, puis de la loi de 2019 d'orientation des mobilités (LOM), afin de réduire le coût de son obtention et de diminuer les délais de passage des examens théoriques et pratique: plus ces délais sont longs, plus les candidats sont amenés à payer des heures supplémentaires d'apprentissage de la conduite afin de maintenir leur niveau.

La proposition de loi de notre collègue Sacha Houlié s'inscrit dans cette perspective et a pour objet de faire face à ces deux mêmes difficultés majeures, à savoir le coût et les délais.

Elle vise en premier lieu à faire mieux connaître et à renforcer les aides disponibles pour l'apprentissage de la conduite.

À cette fin, il est prévu à l'article 1^{er} de recenser sur une plateforme unique l'ensemble des aides financières à la préparation des examens du code de la route et du permis de conduire. Cette plateforme aurait pour objectif d'assurer la contribution de l'ensemble des financeurs du permis de conduire, renforçant ainsi l'accessibilité des aides proposées – il faut assurément rendre plus lisible le maquis des aides existantes.

Un point d'attention me semble toutefois devoir être signalé : l'Assemblée nationale a prévu, en séance publique, que toute collectivité ou structure qui apporte un financement à des candidats au permis de conduire devrait établir chaque année un bilan de son intervention. Cela me semble

très contraignant, trop contraignant, en particulier pour les petites communes. Je vous proposerai donc de supprimer cette nouvelle obligation afin que les collectivités conservent le libre choix des modalités d'évaluation des politiques publiques qu'elles conduisent.

Afin de renforcer les aides disponibles pour la formation à la conduite, l'article 2 de la proposition de loi prévoit de rendre éligible au compte personnel de formation (CPF) la préparation de l'épreuve théorique et de l'épreuve pratique de l'ensemble des catégories de permis de conduire à compter du 1^{er} janvier 2024 : seraient ainsi ajoutés à la situation actuelle les permis moto, voiturette et remorque. Je vous proposerai d'y souscrire, tout en soulignant que les concertations qui seront conduites avec les partenaires sociaux devront répondre à deux enjeux forts : la soutenabilité financière de cette extension et la préservation d'un lien avec l'emploi dans les dispositifs financés par le CPF.

Le troisième enjeu du financement du permis de conduire par le CPF est celui de la lutte contre la fraude, et c'est justement à celui-ci que l'article 2 *bis* de la proposition de loi a vocation à répondre. La Caisse des dépôts et consignations, gestionnaire du CPF, serait rendue destinataire des informations relatives au permis de conduire. Cet ajout permettra à la Caisse des dépôts et consignations de vérifier que les personnes souscrivant à un financement du CPF sont bien celles qui passent l'examen, d'afficher les taux de réussite au permis de conduire par auto-école et d'observer l'impact de l'obtention du permis sur les trajectoires d'emploi.

Je vous proposerai d'adopter ces deux articles 2 et 2 *bis* sans modification.

Le second objectif de la proposition de loi est d'améliorer les délais de passage des épreuves du permis de conduire.

L'article 3 prévoit en conséquence d'étendre à l'ensemble des départements le recours aux agents publics ou contractuels comme examinateurs des épreuves de conduite. Ce recours n'est aujourd'hui possible que dans les départements où le délai médian entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire est supérieur à 45 jours. Cet élargissement permettra d'affecter des examinateurs dans des départements où le délai médian, même s'il est modéré, cache une situation de tension sur les effectifs des inspecteurs. La rédaction proposée transforme toutefois une obligation en une simple possibilité à la main du Gouvernement. Je vous proposerai donc de compléter la rédaction de l'article 3 afin de nous assurer qu'un effort particulier de recrutement est réalisé dans les départements où le délai de présentation au permis de conduire est excessif.

L'Assemblée nationale a également souhaité, d'une part, simplifier la procédure permettant d'organiser dans les lycées, en dehors du temps scolaire, l'épreuve théorique du permis de conduire et, d'autre part, l'élargir à la préparation de cette même épreuve. La simplification proposée à l'article 1^{er} *bis* conduit néanmoins à complètement écarter la collectivité propriétaire de la décision d'occupation des locaux. Je vous proposerai de corriger ce défaut.

L'Assemblée nationale a par ailleurs adopté un article, l'article 3 *bis*, qui prévoit qu'un décret précisera les cas dans lesquels la présentation de l'attestation de sécurité routière (ASR) n'est pas nécessaire pour passer le permis de conduire. Cette disposition répond à un véritable problème pour les jeunes qui, déscolarisés ou ayant étudié à l'étranger, n'ont pas passé leur attestation de scolaire de sécurité routière de deuxième niveau (ASSR 2) et n'obtiennent pas de place pour passer l'ASR qui doit la remplacer. Le Gouvernement est cependant conscient du problème, et ces exigences ne relèvent pas du tout du niveau législatif. Nous pourrions donc supprimer cet article.

Enfin, l'Assemblée nationale a adopté deux demandes de rapport.

La première a trait au respect de l'égalité entre les femmes et les hommes dans le cadre du passage de l'examen du permis de conduire.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – Bravo !

M. Loïc Hervé, rapporteur. – Nous avons obtenu des chiffres qui seront disponibles dans le rapport. Il existe un écart notable dans les taux de réussite aux examens théorique et pratique du permis entre les femmes et les hommes. Reste que cet écart, une fois les chiffres obtenus, ne peut pas être expliqué sans la réalisation d'un travail de recherche universitaire et d'une étude comparative avec les pays voisins, ce qui ne saurait se faire de manière satisfaisante dans le cadre d'un rapport du Gouvernement au Parlement. J'ai saisi la délégation aux droits des femmes du Sénat de ce sujet, qui me paraît un sujet d'étude intéressant. Je vous proposerai donc de supprimer cette demande de rapport.

La seconde demande de rapport concerne l'abaissement de l'âge d'obtention du permis de conduire. Cette demande s'inscrit dans le cadre de réflexions actuellement conduites par le Gouvernement, qui envisage la création d'un permis provisoire limité au cadre professionnel, sur le modèle d'un dispositif existant chez nos voisins belges. Des discussions sur les conditions d'âge pour l'accès à chaque catégorie du permis de conduire sont également en cours. Je vous proposerai donc de maintenir cette demande de rapport.

M. Mathieu Darnaud. – Je salue l'excellent travail de notre collègue, travail salubre compte tenu de l'importance du sujet – je le dis non sans ironie : on sent qu'il est parfois besoin de remplir le calendrier parlementaire...

Je vois dans le dépôt de cette proposition de loi deux incohérences majeures.

Il est nécessaire, certes, de corriger certains points ; mais la plupart des dispositions de ce texte relèvent du domaine réglementaire. Je m'étonne, voire je m'émeus, tant ce dispositif est décrié, de ce que l'on continue de penser qu'il serait de bonne méthode d'utiliser le CPF pour financer pareilles mesures.

Je m'émeus aussi de constater que des rapports complémentaires sont demandés sur ce sujet.

Au total, je suis assez dubitatif, quand bien même les éclairages et les corrections de notre rapporteur me paraissent aller dans le bon sens.

Mme Françoise Gatel. – Je salue la foi et l'enthousiasme du rapporteur sur ce texte, qui traite d'un véritable sujet : la difficulté d'accès au permis de conduire, outil d'émancipation indispensable pour les jeunes. Dans le même temps, je suis de plus en plus sidérée quant à la confiance que notre pays continue d'entretenir dans le « miracle » de la loi, qui aurait la vertu de résoudre tous les dysfonctionnements auxquels nous sommes confrontés. On sait que les délais d'attente posent de véritables difficultés ; mais la loi n'y changera rien...

Penser qu'une plateforme pourrait être à jour concernant les aides auxquelles on a droit lorsque l'on passe le permis de conduire, c'est croire à une illusion : s'il arrive que des communes participent au financement du permis de conduire, elles peuvent aussi modifier ou supprimer cette aide d'une année sur l'autre en fonction de leur budget.

Il existe, en cette matière, de remarquables circuits courts : les communes font savoir aux auto-écoles de leur territoire quelles sont les aides existantes, et lesdites auto-écoles s'empressent d'en faire la promotion. Parfois, nous péchons par excès !

M. Alain Marc. – Je salue moi aussi le travail du rapporteur.

On se demande parfois où s'arrête le domaine de la loi : en l'espèce, selon moi, très peu de choses en relevaient dans cette proposition de loi.

Les délais de passage du permis de conduire sont extrêmement longs ; il faut recruter davantage d'inspecteurs, et on ne réglera pas ce problème par la loi.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – Je suis consternée que le Parlement soit mobilisé sur un tel sujet et que le président de la commission des lois de l'Assemblée nationale n'ait pas autre chose à faire. Encore aurait-il pu proposer la création d'un numéro vert : il a joué « petit bras »...

M. Patrick Kanner. – Pour cela, il faut un rapport !

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – Faut-il une loi pour créer une plateforme numérique ?

Nous sommes néanmoins favorables à l'ensemble du texte assorti des amendements de notre rapporteur, qui le rendent un peu plus sobre.

Nous sommes favorables à l'amendement COM-4.

Créatifs et investis sur le sujet, nous avons déposé un amendement COM-2 rectifié, à propos duquel il m'a été susurré qu'il n'était pas impossible que le rapporteur soit bienveillant : nous proposons qu'un décret précise quels services de l'État seront chargés de la mise à jour des informations publiées sur la plateforme...

Nous voterons pour l'amendement COM-5, qui rationalise l'organisation du dispositif dans les lycées.

Quitte à ce que les lycées soient dans la boucle, nous plaignons pour que la décision d'autorisation d'occupation des locaux soit prise après avis du conseil d'administration de l'établissement ; notre sous-amendement COM-9 y pourvoit.

Pour ce qui est de l'amendement COM-6, notre groupe votera pour.

Sur l'amendement COM-1 de M. Maurey, un doute subsiste : il ne nous semble pas opérationnel.

En revanche, nous sommes favorables aux amendements de suppression COM-7 et COM-8. Notre rapporteur a eu raison d'élaguer...

Mme Cécile Cukierman. – Le coût de l'obtention du permis de conduire est très important, et les délais de passage de l'examen sont de plus en plus longs dans de nombreux départements. Or rien dans cette proposition de loi ne répond à ces deux enjeux, celui du coût et celui des délais. Si nous ne voyons pas de raison de nous opposer à ce texte, il est néanmoins légitime de s'interroger sur la mobilisation qu'il nécessite, pour une efficacité douteuse. On peut en effet se poser des questions, à la lecture de l'ordre du jour de la semaine prochaine, qui est une semaine gouvernementale, sur les priorités de l'exécutif...

Par ailleurs, j'ai un peu de mal à voir comment le compte personnel de formation permettrait de répondre à la nécessité pour les jeunes de passer leur permis de conduire : je ne suis pas certaine qu'il s'agisse de l'instrument souple dont nous avons besoin en la matière...

M. Marc-Philippe Daubresse. – Je rappelle qu'en 2010 Martin Hirsch, alors haut-commissaire, dit d'ouverture, dans le gouvernement de François Fillon, avait expérimenté une série de dispositifs associant transversalement des politiques de l'emploi, du logement et d'aide à l'obtention du permis de conduire. Ces dispositifs expérimentaux avaient montré tout leur intérêt, évaluation universitaire à l'appui.

Dans la foulée, un ministre que je connais bien, à savoir moi-même, a été à l'origine, sur ce sujet, d'un certain nombre de dispositions

réglementaires. M. Houlié n'a rien inventé : on peut régler pas mal de choses par décret sans en passer par cette proposition de loi.

M. Loïc Hervé, rapporteur. - Nous allons essayer, autant que faire se peut, monsieur Darnaud, d'apporter des correctifs à des situations difficiles. Il faut notamment renforcer la lutte contre la fraude au CPF. Nous pourrions également encadrer la publicité que font les auto-écoles autour de la mobilisation du CPF.

Ce texte est par ailleurs, madame Gatel, monsieur Marc, une bonne occasion de parler de la jeunesse...

Mme Françoise Gatel. - ... et de l'assignation à résidence.

M. Loïc Hervé, rapporteur. - À cet égard, le passage du permis de conduire n'est pas un sujet anodin.

Sur la question des moyens, madame Gatel, nous avons voté le financement de 100 postes d'inspecteurs supplémentaires sur les quatre ans à venir dans le cadre de la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur (Lopmi).

Pour ce qui est des communes, nous sommes totalement d'accord : il faut les soulager d'obligations nouvelles.

L'information donnée aux jeunes, en revanche, n'est pas un sujet négligeable. Pôle emploi, de ce point de vue, a un rôle à jouer, comme la plateforme Mes aides : on n'invente rien de neuf.

Nous essayons précisément, madame Cukierman, d'apporter des réponses à la question des coûts et à celle des délais.

Je remercie enfin Marc-Philippe Daubresse, corapporteur de la Lopmi, pour son rappel historique, et Marie-Pierre de La Gontrie pour le soutien de son groupe à la plupart de mes propositions.

Je vous propose de considérer que le périmètre de l'article 45 de la Constitution comprend les dispositions relatives aux aides financières à la préparation des épreuves théorique et pratique du permis de conduire et au recrutement d'agents publics ou contractuels en lieu et place des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière pour faire passer le permis de conduire sur l'ensemble du territoire national.

Il en est ainsi décidé.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. - Un sujet ne risque-t-il pas de surgir, celui de la validité à vie du permis de conduire ? C'est un point électoralement explosif, mais...

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

M. Loïc Hervé, rapporteur. – L'amendement **COM-4** supprime l'obligation pour les collectivités et structures apportant un financement aux candidats au permis de conduire d'établir chaque année un bilan de leurs interventions : nous en avons parlé, c'est trop contraignant pour les petites collectivités...

L'amendement COM-4 est adopté.

M. Loïc Hervé, rapporteur. – L'amendement **COM-2** rectifié permet de renvoyer à un décret la définition des services de l'État chargés de la création, de la gestion et de la mise à jour des informations publiées sur la plateforme. Avis favorable.

L'amendement COM-2 rectifié est adopté.

L'article 1^{er} est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 1^{er} bis (nouveau)

M. Loïc Hervé, rapporteur. – L'amendement **COM-5** rend nécessaire l'accord de la collectivité territoriale propriétaire des bâtiments avant toute mise à disposition des locaux des lycées pour la préparation et le passage de l'examen du code de la route : les régions doivent pouvoir donner leur accord.

Quant au sous-amendement **COM-9** du groupe socialiste, il a pour objet de préciser que la décision d'autorisation d'occupation des locaux est prise après avis du conseil d'administration de l'établissement ; je propose, pour éviter toute lourdeur, que cette décision reste entre les mains du chef d'établissement qu'est le proviseur.

Le sous-amendement COM-9 n'est pas adopté.

L'amendement COM-5 est adopté.

*L'amendement **COM-3** n'est pas adopté.*

L'article 1^{er} bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 2

L'article 2 est adopté sans modification.

Article 2 bis (nouveau)

L'article 2 bis est adopté sans modification.

Article 3

M. Loïc Hervé, rapporteur. – L'amendement **COM-6** introduit dans le texte l'obligation de réaliser un effort particulier de recrutement dans les départements où est observé un délai médian excessif entre deux présentations d'un même candidat à l'épreuve pratique du permis de conduire.

L'amendement COM-6 est adopté.

L'article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Après l'article 3

M. Loïc Hervé, rapporteur. – Notre collègue Hervé Maurey propose, par l'amendement **COM-1**, d'interdire aux auto-écoles de pratiquer des prix différents selon que le permis de conduire est ou non financé par le CPF.

Il s'agit d'une pratique répandue parmi les auto-écoles, qui proposent des prix plus élevés pour les permis financés par le CPF. L'un des fondateurs d'un réseau d'auto-écoles expliquait ainsi cette différence : « Contrairement à un élève standard, qui paie toutes les heures de formation prévues dans son forfait, un élève CPF ne règle que les séances effectuées. S'il obtient son permis de conduire avant la fin de ses heures, c'est un manque à gagner pour nous. C'est pourquoi nos forfaits CPF sont plus onéreux que les autres ».

Des différences de coût entre les forfaits en fonction des moyens de paiement paraissent difficilement compréhensibles ; mais le Gouvernement considère qu'effectuer une telle différenciation est déjà interdit : l'amendement de M. Maurey serait satisfait. En effet, l'article R. 6316-6 du code du travail dispose qu'il appartient aux organismes qui participent au financement de l'action de formation de veiller à ce que les tarifs pratiqués soient analogues lorsque les conditions d'exploitation sont comparables. Les conditions d'utilisation de la plateforme prévoient également que les organismes s'engagent à ne pas surfacturer les offres de formation qu'ils publient.

Il semblerait cependant que le Gouvernement ait conscience de ce non-respect du droit par les auto-écoles et souhaite engager un travail pour éviter toute différence de tarification. Nous pourrions l'interroger en séance publique sur cette question, qui soulève de véritables enjeux pour les particuliers.

Avis défavorable sur l'amendement COM-1.

L'amendement COM-1 n'est pas adopté.

Article 3 bis (nouveau)

*L'amendement **COM-7** est adopté.*

L'article 3 bis est supprimé.

Article 3 ter (nouveau)

L'amendement COM-8 est adopté.

L'article 3 ter est supprimé.

Article 3 quater (nouveau)

L'article 3 quater est adopté sans modification.

La proposition de loi est adoptée dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Le sort des amendements examinés par la commission est retracé dans le tableau suivant :

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
Article 1^{er}			
M. Loïc HERVÉ, rapporteur	4	Suppression de l'obligation pour les collectivités et structures apportant un financement aux candidats pour le permis de conduire d'établir chaque année un bilan de leurs interventions	Adopté
Mme de LA GONTRIE	2 rect.	Renvoi à un décret pour définir les services de l'État chargés de la création, de la gestion et de la mise à jour des informations publiées sur la plateforme	Adopté
Article 1^{er} bis (nouveau)			
M. Loïc HERVÉ, rapporteur	5	Nécessité de l'accord de la collectivité territoriale propriétaire des bâtiments pour les mettre à disposition pour la préparation et le passage du code de la route	Adopté
Mme de LA GONTRIE	9	Précision que la décision d'autorisation d'occupation des locaux est prise après avis du conseil d'administration de l'établissement	Rejeté
Mme de LA GONTRIE	3	Précision que la décision d'autorisation d'occupation des locaux est prise par le représentant de l'établissement sous sa responsabilité et après avis du conseil d'administration	Rejeté
Article 3			
M. Loïc HERVÉ, rapporteur	6	Obligation de réaliser un effort particulier de recrutement dans les départements présentant un délai de présentation du permis de conduire excessif	Adopté

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
Article(s) additionnel(s) après l'article 3			
M. MAUREY	1	Interdiction de pratiquer des prix différents selon que le permis de conduire est financé par le CPF ou par d'autres moyens	Rejeté
Article 3 bis (nouveau)			
M. Loïc HERVÉ, rapporteur	7	Suppression de l'article	Adopté
Article 3 ter (nouveau)			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Loïc HERVÉ, rapporteur	8	Suppression de l'article	Adopté

RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 BIS DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »)

Si le premier alinéa de l'article 45 de la Constitution, depuis la révision du 23 juillet 2008, dispose que « tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis », le Conseil constitutionnel estime que cette mention a eu pour effet de consolider, dans la Constitution, sa jurisprudence antérieure, reposant en particulier sur « la nécessité pour un amendement de ne pas être dépourvu de tout lien avec l'objet du texte déposé sur le bureau de la première assemblée saisie »¹.

De jurisprudence constante et en dépit de la mention du texte « transmis » dans la Constitution, le Conseil constitutionnel apprécie ainsi l'existence du lien par rapport au contenu précis des dispositions du texte initial, déposé sur le bureau de la première assemblée saisie². Pour les lois ordinaires, le seul critère d'analyse est le lien matériel entre le texte initial et l'amendement, la modification de l'intitulé au cours de la navette restant sans effet sur la présence de « cavaliers » dans le texte³. Pour les lois organiques, le Conseil constitutionnel ajoute un second critère : il considère comme un « cavalier » toute disposition organique prise sur un fondement constitutionnel différent de celui sur lequel a été pris le texte initial⁴.

En application des articles 17 bis et 44 bis du Règlement du Sénat, il revient à la commission saisie au fond de se prononcer sur les irrecevabilités résultant de l'article 45 de la Constitution, étant précisé que le Conseil constitutionnel les soulève d'office lorsqu'il est saisi d'un texte de loi avant sa promulgation.

¹ Cf. *commentaire de la décision n° 2010-617 DC du 9 novembre 2010* - Loi portant réforme des retraites.

² Cf. *par exemple les décisions n° 2015-719 DC du 13 août 2015* - Loi portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne *et n° 2016-738 DC du 10 novembre 2016* - Loi visant à renforcer la liberté, l'indépendance et le pluralisme des médias.

³ *Décision n° 2007-546 DC du 25 janvier 2007* - Loi ratifiant l'ordonnance n° 2005-1040 du 26 août 2005 relative à l'organisation de certaines professions de santé et à la répression de l'usurpation de titres et de l'exercice illégal de ces professions et modifiant le code de la santé publique.

⁴ *Décision n° 2020-802 DC du 30 juillet 2020* - Loi organique portant report de l'élection de six sénateurs représentant les Français établis hors de France et des élections partielles pour les députés et les sénateurs représentant les Français établis hors de France.

En application du vademecum sur l'application des irrecevabilités au titre de l'article 45 de la Constitution, adopté par la Conférence des Présidents, la commission des lois a **arrêté**, lors de sa réunion du mercredi 3 mai 2023, **le périmètre indicatif de la proposition de loi n° 453 (2022-2023) visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire.**

Elle a considéré que **ce périmètre incluait** les dispositions relatives aux aides financières à la préparation des épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire et au recrutement d'agents publics ou contractuels en lieu et place des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) pour faire passer le permis de conduire sur l'ensemble du territoire national.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

M. Sacha Houlié, député de la 2^{ème} circonscription de la Vienne, auteur de la proposition de loi

Délégation à la sécurité routière (DSR)

Mme la générale Florence Guillaume, déléguée interministérielle à la sécurité routière

Délégation générale à l'emploi et de la formation professionnelle (DGEFP)

Mme Cécile Bertrand, cheffe de pôle métier CPF et financement de la formation des travailleurs indépendants

Caisse des dépôts et consignations (CDC)

Mme Laure de la Bretèche, directrice déléguée des politiques sociales

M. Laurent Durain, directeur de la formation professionnelle et des compétences

Mme Giulia Carré, directrice adjointe des relations institutionnelles

CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Syndicat autonome national des experts de l'éducation routière et de la sécurité routière (SANEER&SR)

Syndicat national des inspecteurs, cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière - Force ouvrière (SNICA-FO)

Syndicat national des personnels techniques administratifs et de service (SNPTAS-CGT)

Mobilians ESR

LA LOI EN CONSTRUCTION

Pour naviguer dans les rédactions successives du texte, le tableau synoptique de la loi en construction est disponible sur le site du Sénat à l'adresse suivante :

<http://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl22-453.html>