



RAPPORT AU PREMIER MINISTRE

VERS UN PERMIS DE CONDUIRE PLUS ACCESSIBLE ET UNE ÉDUCATION ROUTIÈRE RENFORCÉE

Par **Mme Françoise DUMAS**,
députée du Gard

Avec la participation de
M. Stanislas GUERINI, député de Paris

et le concours de
M. Nicolas DUPAS, inspecteur des finances
Mme Marie-Grâce LUX, inspectrice générale de l'administration

Contributeurs et Remerciements

Je tenais à remercier en premier lieu mon collègue député de Paris, M. Stanislas GUERINI, qui m'a accompagnée dans la réalisation de ce travail. Merci également à son collaborateur, Lucas HERAL, pour son aide précieuse.

Ce rapport n'aurait pas pu être réalisé sans l'appui de la Délégation à la Sécurité routière, de son délégué, M. Emmanuel BARBE, et de ses adjoints, dont je salue le travail et l'engagement pour notre sécurité.

Mes remerciements vont également à Mme Marie-Grâce LUX, inspectrice générale de l'administration et à MM. Vincent CLAUDON et Nicolas DUPAS, inspecteurs des finances qui se sont succédés, pour leur travail, leur implication et leur disponibilité sans faille à toutes les étapes de la mission.

Merci également à mes collaborateurs et en particulier à M. Félix MEYSEN pour son investissement constant et essentiel à l'élaboration de ce rapport.

La mission tient à remercier l'ensemble des personnes auditionnées ainsi que les exploitants, formateurs, professionnels, associations agissant dans l'ensemble du secteur de l'éducation routière pour les contributions, écrites ou orales, qui lui ont été adressées.

Merci enfin et surtout au Premier ministre, M. Edouard PHILIPPE, à l'ancien Ministre de l'Intérieur, M. Gerard COLLOMB et au Ministre de l'Economie et des Finances, M. Bruno LE MAIRE, de nous avoir fait confiance pour la réalisation de cette mission.

Avant-propos



En 1893, devant l'augmentation constante du nombre de véhicules motorisés en circulation dans la capitale, le Préfet de Police de Paris de l'époque, Louis Lépine, décida d'instaurer la première réglementation en la matière. Les automobilistes furent dès lors contraints d'obtenir un certificat de capacité pour pouvoir circuler à Paris.

Ce n'est qu'en 1922 que le certificat changea de nom pour devenir le permis de conduire tel que nous le connaissons. L'évolution de cette dénomination est révélatrice de la dualité inhérente au permis : il est à la fois un titre administratif et la garantie que son détenteur peut évoluer sur la route en assurant sa propre sécurité et celle des autres usagers.

Premier examen de France en volume, partagé par le plus grand nombre d'entre nous et parfois le seul examen réussi pour certains de nos compatriotes, le permis de conduire est un élément essentiel de la mobilité. Il constitue un véritable passeport vers l'insertion professionnelle et sociale. Sa non-détention figure parmi les principaux freins à l'emploi, a fortiori dans les zones rurales.

Dès lors, garantir une meilleure accessibilité au permis de conduire est un levier puissant pour réduire la fracture sociale et territoriale à l'oeuvre dans notre pays depuis de nombreuses années.

L'apprentissage de la conduite s'inscrit également dans le parcours de citoyenneté. Apprendre les règles du code dès le plus jeune âge permet de mieux les comprendre et, par la suite, de favoriser le partage la route et le respect de tous.

Aussi, les objectifs fixés par le Premier ministre dans sa lettre de mission s'inscrivent dans l'ambition, portée par le Président de la République, d'une société plus juste et plus inclusive, qui permette à chacun de trouver les instruments de sa propre émancipation, dans le respect d'autrui.

Cinq ans après la parution du rapport Gilbert et quatre ans après la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, il était important que nous puissions à nouveau écouter les acteurs, établir un premier bilan des réformes entreprises et proposer des pistes pour anticiper la conduite de demain et les nouvelles formes de mobilité.

En effet, le secteur de l'éducation routière a été profondément bouleversé ces dernières années : les réformes entreprises ont permis de réduire sensiblement les délais de passage sans toutefois

atteindre tous les objectifs fixés. Elles ont ouvert la profession à de nouveaux acteurs et ont poussé le secteur à adapter son modèle économique, à proposer des pédagogies innovantes en mobilisant de nouveaux outils supports offerts par la transition numérique et technologique.

Le présent rapport a été élaboré avec la volonté affichée de partir des besoins de l'usager/consommateur du permis de conduire, notamment ceux des personnes les plus éloignées territorialement et socialement du permis, et de donner la parole à l'ensemble des acteurs de l'éducation et de la prévention routières, indépendamment de leur taille ou de leur statut.

Toutes les rencontres, les auditions, les déplacements réalisés m'ont permis de formuler 23 propositions, dont certaines sont simples et d'application immédiate, pour consolider le secteur de l'éducation routière et garantir, dans le temps et en tout point du territoire, une bonne formation des jeunes conducteurs et une meilleure accessibilité à l'examen en termes de délais et de prix.

Je formule le voeu qu'elles viendront utilement contribuer à la réflexion du Gouvernement et de mes collègues parlementaires pour apporter les évolutions nécessaires à ce secteur en transition et répondre aux besoins de sécurité et d'insertion de tous les publics.

Françoise Dumas

**VERS UN PERMIS DE CONDUIRE PLUS
ACCESSIBLE ET UNE EDUCATION
ROUTIERE RENFORCEE**

Matignon, le 2 février 2019

Rapport remis au Premier Ministre

Par :

M^{me} Françoise Dumas, députée du Gard

Avec le concours de :

M. Stanislas Guerini, député de Paris

Et :

M. Nicolas Dupas, inspecteur des finances

M^{me} Marie-Grâce Lux, inspectrice générale de l'administration

SYNTHESE

Le permis de conduire, même s'il n'est pas une fin en soi, est un élément déterminant voire indispensable dans notre société, compte tenu des nouvelles mobilités, des ruptures d'égalité territoriale et du besoin croissant de sécurité sur la voie publique.

La présente mission a pour objectif de rendre le permis de conduire accessible à tous les citoyens. Pour ce faire, à la suite de loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, la mission propose un ensemble de mesures permettant d'assouplir les délais du permis de conduire, d'organiser le marché et d'abaisser les barrières à l'entrée pour en faire diminuer le coût global.

Le coût moyen du permis de conduire, 1 600 euros, demeure élevé. Pour le rendre accessible à tous, sans remettre en cause les exigences en matière de sécurité routière, il importe d'optimiser toutes les phases de l'apprentissage.

En effet, comme la variable relative au prix d'une heure de conduite avec un moniteur diplômé est peu élastique, il convient d'en limiter le nombre au strict besoin du candidat. À cette fin, plusieurs leviers peuvent être actionnés, le principal étant la maîtrise des délais de passage de l'examen pratique qui induisent aujourd'hui des surcoûts importants sans amélioration significative de la qualité de l'apprentissage. Concomitamment, la simplification des dispositifs d'aide doit faciliter le financement du permis de conduire. Les deux actions doivent aller de pair pour pallier tout risque inflationniste.

Pour cela, la mission propose tout d'abord de repenser le continuum éducatif et ses multiples échéances qui sont aujourd'hui sous optimisés. Il convient de revenir sur la pédagogie et, avant tout, d'y associer les professionnels du secteur que sont les écoles de conduite et les assureurs. Ce continuum, porté par l'éducation nationale, doit être renforcé et aboutir, à partir de l'âge de seize ans, à l'obtention de l'épreuve théorique générale du permis de conduire à l'occasion du service national universel (SNU).

C'est l'enseignement général du code de la route et ses attendus qui est à revoir, en particulier en prenant mieux en compte les différentes formes de mobilité. Les plates-formes, tout comme les écoles de conduite « classiques », utilisent les méthodes des éditeurs qui ont très peu évolué depuis une trentaine d'années.

Tous les professionnels enseignant la conduite doivent être mis sur un pied d'égalité : définir un agrément national et non plus départemental, adapter des obligations règlementaires, redéfinir les relations entre les plates-formes et les moniteurs qui sont mis en relation avec les candidats afin d'une part, d'assurer un contrôle qualité permanent pour l'élève et, d'autre part, de permettre à la direction générale de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) et à la délégation à la sécurité routière (DSR) de contrôler l'intégralité des professionnels du secteur.

Le candidat doit disposer, en toute transparence, d'informations tant sur le coût de la formation avec la diffusion d'un contrat-type que sur les qualités pédagogiques des intervenants avec la publication des délais médians de réussite à l'examen. Les modalités de financement sont un élément essentiel ; mettre en place un portail internet unique présenté lors du service national universel (SNU) permettrait à tous les futurs élèves d'y accéder. Outre les questions de financement, la motivation et l'accompagnement personnalisé pour passer le permis de conduire sont également des aspects déterminants. C'est pourquoi le continuum éducatif devrait permettre de stimuler les jeunes et de réduire les fractures sociales et de genre.

Rapport

Les incitations à la conduite accompagnée et à la conduite supervisée devraient être renforcées afin d'encourager ces pratiques. Le délai permettant aux personnes titulaires du permis à boîte automatique souhaitant le convertir en permis classique pourrait également être ramené de six mois à trois mois.

Au-delà, c'est l'organisation même de l'examen du permis de conduire qui devrait être repensée :

- ♦ en orientant davantage l'épreuve théorique générale (ETG) sur l'apprentissage de la signalisation afin d'éviter de perdre inutilement les premières heures de conduite, très coûteuses (cours individuels à 43 € de l'heure en moyenne), sans affaiblir le travail mené sur la dimension comportementale à l'origine de nombreux accidents ;
- ♦ en redéfinissant les questions de l'ETG à partir de techniques d'analyse de données ;
- ♦ en mettant en place, d'abord de manière expérimentale dans quinze départements, la désintermédiation de l'inscription à l'épreuve pratique ;
- ♦ en labellisant les voitures à double commande utilisées lors de l'épreuve pratique afin d'éviter la rupture d'égalité entre les candidats libres et ceux présentant le permis avec une école de conduite ;
- ♦ enfin, en prévoyant qu'après un premier échec la seconde inscription est payante et un délai minimum pour repasser l'épreuve fixé.

La mission considère que l'attribution de l'organisation de l'ETG à des opérateurs externes est un succès, mais signale que la sécurisation de l'épreuve devrait être renforcée pour faire face aux cas de fraude évoqués au cours de la mission. Par ailleurs, elle ne recommande pas d'ouvrir le passage de l'examen pratique au secteur privé mais propose d'étendre le dispositif avec le Groupe La Poste (mise à disposition de personnel pour exercer le rôle d'inspecteur) ou d'autres entreprises publiques et de recruter dans les zones en tension afin non seulement d'examiner l'épreuve pratique du permis B en priorité mais aussi de contrôler les professionnels et d'animer le réseau de la sécurité routière au niveau local ce qui, selon la mission, n'est pas le cas à ce jour.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
1. RENFORCER LE CONTINUUM EDUCATIF POUR GARANTIR A CHAQUE JEUNE L'APPRENTISSAGE D'UN « CODE DES MOBILITES » ET FAIRE BAISSER LES RISQUES ROUTIERS DES JEUNES LAUREATS	1
1.1. Le continuum en formation initiale et la prévention doivent être renforcés et s'appuyer sur les professionnels du secteur.....	2
1.1.1. <i>De multiples attestations dont il est difficile de trouver une cohérence.....</i>	<i>4</i>
1.1.2. <i>Renforcement du continuum éducatif : vers un code des mobilités.....</i>	<i>6</i>
1.1.3. <i>Profiter du passage au service national universel (SNU) pour renforcer l'éducation.....</i>	<i>10</i>
1.1.4. <i>Le contenu de l'épreuve théorique générale pourrait être revu pour permettre une meilleure maîtrise de la signalisation et orienter les premières heures de conduite vers de la pratique réelle.....</i>	<i>13</i>
1.2. Encourager le développement de la conduite accompagnée et de la conduite supervisée	15
1.2.1. <i>Autoriser le passage du permis de conduire pour les moins de 18 ans dans le cadre de la conduite accompagnée.....</i>	<i>15</i>
1.2.2. <i>Associer les assureurs et les constructeurs à l'innovation pédagogique dans le domaine de la conduite pour sensibiliser efficacement les jeunes et prévenir les risques auxquels ils sont exposés.....</i>	<i>17</i>
2. FAIRE DU CANDIDAT LE PIVOT DU SYSTEME : RECONSTRUIRE LE PARCOURS D'ACQUISITION DU PERMIS DE CONDUIRE AUTOUR DE SES BESOINS.....	18
2.1. Le secteur de l'apprentissage de la conduite est en mutation.....	18
2.1.1. <i>La sociologie des auto-écoles tend à se modifier.....</i>	<i>22</i>
2.1.2. <i>Les qualifications pour exploiter une école de conduite ou devenir moniteur tendent à se réduire.....</i>	<i>23</i>
2.2. Garantir la transparence au consommateur sur le coût et la qualité de la prestation	25
2.2.1. <i>Rendre les coûts plus transparents.....</i>	<i>26</i>
2.2.2. <i>Rendre la qualité de la prestation plus transparente.....</i>	<i>28</i>
2.2.3. <i>Renforcer la qualité pédagogique des prestations par leur labellisation.....</i>	<i>29</i>
2.2.4. <i>Renforcement pédagogique des acteurs de la formation</i>	<i>32</i>
2.2.5. <i>Des aides au financement du permis multiples et peu lisibles.....</i>	<i>35</i>
3. REORGANISER LA CHAINE DES ACTEURS AFIN DE FLUIDIFIER LE PARCOURS D'ACQUISITION DU PERMIS DE CONDUIRE.....	42
3.1. L'externalisation de l'épreuve théorique est un succès qui ne doit pas occulter le besoin de sécurisation de l'épreuve	42
3.1.1. <i>Le contrôle du ministère de l'Intérieur (délégation à la sécurité routière)</i>	<i>43</i>
3.1.2. <i>Les enjeux d'une épreuve dématérialisée</i>	<i>43</i>

3.2. Renforcer la visibilité de la date de passage de l'épreuve pratique pour les candidats.....	44
3.2.1. <i>Un système d'affectation des places par un algorithme qui fait l'objet de critiques.....</i>	44
3.2.2. <i>Rénover le dispositif d'attribution des places et rendre autonome chaque candidat pour la réservation de son créneau pour passer l'épreuve pratique.....</i>	47
3.2.3. <i>Mettre sur un pied d'égalité le candidat libre et le « candidat auto-école ».....</i>	50
3.2.4. <i>Rendre autonome chaque candidat pour la réservation de son créneau pour passer l'épreuve pratique</i>	50
3.3. Une organisation de l'État qui doit s'assouplir et évoluer pour répondre aux attentes des candidats.....	51
3.3.1. <i>Assouplir les conditions de recrutement des inspecteurs du permis de conduire</i>	52
3.3.2. <i>Mettre en place un audit des centres secondaires.....</i>	53
3.3.3. <i>Mettre en œuvre les procédures d'affectation temporaires dans les zones sinistrées en termes de délais en créant une réserve « externe » (inspecteurs ou moniteurs en retraite....).....</i>	54

INTRODUCTION

Par lettre de mission en date du 3 août 2018, le Premier Ministre nous a confié pour objectif de formuler des propositions permettant de garantir, dans le temps et en tout point du territoire, une formation de qualité au permis de conduire, tout en assurant son accessibilité et celle des examens en termes de délais et de prix et de proposer des mesures permettant de consolider le secteur économique de l'éducation routière. Pendant plus de quatre mois et demi, nous avons auditionné les différents professionnels du secteur de la prévention routière, de l'apprentissage de la conduite et du contrôle de cet apprentissage, soit l'intégralité de la chaîne de valeur, en essayant d'être les plus exhaustifs possibles.

Nous avons reçu à l'Assemblée Nationale, nous avons consulté nos pairs, et, surtout, nous nous sommes rendus sur le terrain que ce soit en Seine-Saint-Denis ou dans le Gard. Il nous est apparu, à bien des égards, que cette question essentielle de sécurité publique et, au-delà, ses enjeux économiques, ne pouvaient être traités de façon théorique.

Partout, nous avons rencontré des professionnels fiers de leur action au service de l'intérêt général qui souhaitent avant tout se mettre au service des futurs conducteurs et des conducteurs chevronnés pour que ces derniers aient les bons réflexes sur la route afin de faire encore diminuer le nombre d'accidents (3 693 morts en 2017, 73 384 personnes blessées et 58 613 accidents corporels¹).

Partout, nous avons rencontré des professionnels conscients de leur action et des attentes fortes autour de leur métier. Les changements de fond de notre société ne sont pas sans conséquences sur leur activité. Le développement des mobilités mais aussi les réformes entamées en 2015 ont accru la demande de réponses du grand public.

Aussi, c'est pour répondre à ces enjeux que nous nous sommes efforcés de rester pragmatiques et à l'écoute, sur tout le territoire, des attentes de chacun, qu'il soit professionnel du secteur ou grand public, pour proposer un ensemble de mesures permettant de recentrer l'action sur l'essentiel : la sécurité de nos routes et la compétence à la conduite de nos citoyens.

Le permis de conduire tient une place structurante dans notre société. En effet, au-delà du fait qu'il permette de se déplacer, le permis de conduire offre du lien social : il permet d'accéder plus facilement à l'emploi, et de préserver le tissu dans les territoires les plus ruraux. Ce constat est d'autant plus fondé dans les territoires en difficulté. Le permis est le diplôme le plus partagé par les Français. Il permet d'assurer un socle commun tant en matière de sécurité routière qu'en matière de cohésion sociale.

Le permis de conduire doit devenir l'étape finale d'un parcours initié dès le plus jeune âge pour permettre d'acquérir les meilleurs réflexes et de réduire l'accidentalité.

¹ La sécurité routière en 2017, bilan de l'accidentalité 2017 – ONISER.

La réforme du permis de conduire, engagée en 2014, visait à réduire les délais d'obtention de l'examen pratique (objectif de 45 jours maximum avant la deuxième présentation à l'examen pratique, passage de 35 à 32 minutes de l'examen pratique² pour augmenter le nombre d'examen par jour). Ces premières mesures ont permis de gagner 110 000 places sur le déficit de 200 000³.

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, a contribué à améliorer l'accès au permis de conduire en réduisant :

- ◆ les délais de passage des épreuves grâce à :
 - la possibilité d'externaliser l'épreuve théorique, qui peut désormais être assurée par des organisateurs agréés, publics ou privés, sous le contrôle de l'autorité administrative⁴ ;
 - l'obligation pour les Préfectures d'offrir une place aux candidats libres à l'examen pratique sous deux mois maximum ;
 - la possibilité de recruter des agents publics et contractuels pour faire passer l'épreuve théorique générale du permis de conduire de catégorie B dans les départements où le délai d'attente entre la première et la deuxième présentation excède 45 jours⁵.
- ◆ les coûts d'obtention en interdisant les frais de présentation à l'examen pratique et en limitant les frais d'accompagnement à cet examen.

À la date du rapport, le délai d'attente moyen entre deux présentations à l'examen pratique du permis B est ainsi passé de 96 jours en 2014 à 72 jours en 2015 et a été encore réduit au premier semestre 2016 à 66 jours. Si cette succession de réformes a amélioré l'accès au permis de conduire, la situation demeure insatisfaite sur trois points :

- ◆ une accidentologie très marquée pour les 18 ans - 24 ans. Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les 18-24 ans (18 % des tués) et les comportements sont facteurs de nombreux accidents. Entre 2012 et 2015, 55 % des conducteurs novices tués sur la route étaient âgés de 18 à 24 ans. Dans 72 % des cas, ils étaient présumés responsables de l'accident et, dans 21 % des cas, leur taux d'alcoolémie était supérieur à 0,5 gramme par litre de sang. La situation est contrastée sur les départements de la métropole mais elle est particulièrement inquiétante en Outre-mer. En moyenne annuelle pour 2015 et 2016, 201 jeunes de 18 ans à 24 ans, par million d'habitants, sont décédés en Outre-mer ; ce chiffre étant de 113 en métropole⁶ ;
- ◆ un dispositif long et coûteux d'acquisition du permis de conduire alors qu'il peut constituer un sésame indispensable pour l'accès à la formation et à l'emploi (et de fait un nombre non négligeable de conducteurs qui circulent sans permis). Selon une étude de l'INJEP-CREDOC de 2017, un quart des jeunes de 18 à 30 ans a renoncé à un emploi et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs faute de moyens de transports adaptés ;
- ◆ un surcoût, dénué de tout impact sur la qualité de la formation, lié aux délais de passage de l'épreuve pratique, notamment après un premier échec.

² À compter du 1^{er} août 2014.

³ À partir de 1997, la suppression du service militaire a conduit à une forte augmentation du nombre de candidats au permis de conduire. En 2013, le délai était de 98 jours contre 45 jours dans l'ensemble de l'Europe. Assemblée nationale. Table ronde du 26 juillet 2018. Mission d'évaluation de la Loi n°2015-990 du 6 août 2015.

⁴ La poste et SGS organisent 97% des examens théoriques (1,5 million en 2017, soit une augmentation de 1,4% par rapport à 2016).

⁵ Article L221-5 du code de la route.

⁶ Le nombre de tués par million d'habitants, 53 en France, est supérieur à la moyenne européenne qui s'établit à 50.

Rapport

Le permis n'est pas une autorisation administrative mais bien une capacité à conduire. Rendre le permis de conduire accessible à tous ne signifie pas uniquement réduire son coût financier mais également permettre l'accès à cette formation sur tout le territoire et pour tous les publics.

Relever cette gageure, maîtriser les coûts sans porter atteinte à la qualité, est possible à condition, en amont, de renforcer le continuum éducatif afin de permettre à chaque jeune, utilisateur d'un moyen individuel de transport, motorisé ou non, de disposer d'une réelle culture citoyenne et responsable des déplacements dans l'espace public. Cela suppose également, lors de l'apprentissage de la conduite, de mettre en œuvre tous les moyens pédagogiques et organisationnels pour optimiser la formation. S'il est difficile de réduire le coût d'une heure de formation individuelle à la conduite, compte tenu de la qualification des moniteurs, le recours aux nouvelles technologies permet de rationaliser le nombre d'heures de pratique. En termes d'organisation, une meilleure visibilité sur la date de passage de l'examen pratique permet de limiter au strict nécessaire le nombre d'heures de pratique.

Il convient donc désormais de changer de paradigme et de fixer des objectifs. Pour répondre à ces enjeux, le rapport propose de renforcer le continuum éducatif pour garantir à chaque jeune l'apprentissage d'un « code des mobilités » (I) ; de faire du candidat le pivot du système : reconstruire le parcours d'acquisition du permis de conduire autour de ses besoins (II) ; de réorganiser la chaîne des acteurs afin de fluidifier ce parcours (III).

1. Renforcer le continuum éducatif pour garantir à chaque jeune l'apprentissage d'un « code des mobilités » et faire baisser les risques routiers des jeunes lauréats

La détention du permis de conduire est étroitement liée à l'âge et au milieu social. En 2014, 65 % des 18 ans à 24 ans étaient titulaires du permis B avec, toutefois, une forte disparité liée au niveau d'études et à la situation socio-professionnelle des parents. En moyenne, 85 % des jeunes sont aidés par leurs parents pour financer leur permis⁷(le montant moyen de cette aide est de 1 402 euros). 74 % des jeunes dont les parents font partie des 20 % des ménages les plus aisés détiennent un permis de conduire contre 51 % chez les jeunes issus des 20 % des ménages les plus démunis. En dépit des dispositifs d'aide mis en place, le coût du permis reste un frein. Ainsi, 48 % des jeunes interrogés affirment qu'ils n'ont pas les moyens de financer le permis et 51 % qu'ils le passeraient s'ils le pouvaient financièrement⁸. En outre, pour 56 % de ceux qui se présentent à l'examen, le budget initial a été dépassé à l'issue de la formation. En 2017, 32 % des candidats au permis de conduire étaient âgés de 18 ans ; 13 % de 19 ans et 21 % de 20 à 24 ans.

Le genre est également déterminant : dans les années qui suivent la majorité, et jusqu'à l'âge de 22 ans, les femmes sont moins souvent détentrices d'un permis de conduire que les hommes. Si le taux d'écart entre les hommes et les femmes est de 10 points hors quartiers « politique de la ville », il atteint 28 points dans ces quartiers. Cette tendance pourrait toutefois s'inverser puisqu'en 2017, les femmes représentaient 53,2 % des candidats au permis de conduire. Une évolution analogue s'observe dans les quartiers « politique de la ville »⁹. Elles sont d'ailleurs plus prudentes et ne représentent que 14 % des tués sur la route. Au niveau mondial, un homme a trois fois plus de chances qu'une femme de mourir dans un accident de la route¹⁰.

Enfin, le lieu de résidence joue un rôle non négligeable : 77 % des 18 ans à 24 ans en zone rurale détiennent un permis de conduire contre 45 % en région parisienne. Dans les quartiers prioritaires « politique de la ville », 57 % des habitants possèdent un permis de conduire contre 80 % hors de ces quartiers¹¹, soit 26 points d'écart. Pour les jeunes de 18 ans à 24 ans, cet écart est de 25 points mais il atteint 30 points pour la catégorie des 35 à 49 ans. Or, les emplois qui requièrent une aptitude à la mobilité sont surreprésentés dans les professions accessibles aux travailleurs les moins qualifiés (ces emplois étant souvent situés dans des zones de plus en plus périphériques, peu desservies par les transports collectifs)¹². Ainsi, en 2017, si 29 % des offres d'emploi de service à la personne et à la collectivité demandent un permis B ; ce chiffre est de 8 % pour les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration.

⁷ Catherine Bunel, Quentin Francou, « Les aides parentales sources d'inégalités d'accès au permis de conduire », INJEP analyses & synthèses n°13, mai 2018.

⁸ Enquête Opinion Way 2013.

⁹ Même si l'écart demeure très marqué entre les hommes et les femmes de 25 à 34 ans (24 points d'écart contre 6 hors des quartiers politique de la ville) ; il est moins marqué pour les jeunes de 18 à 24 ans (8 points d'écart contre 4 hors des quartiers politique de la ville).

¹⁰ Genre et rapport au risque – de la compréhension au levier pour l'action, Questions vives – Vol 9 n°19 (2013).

¹¹ La mobilité des QPV dans les enquêtes ménages déplacements EMD. Enquête CEREMA en cours en novembre 2018. Pour mémoire, les 1514 quartiers prioritaires de la ville, de métropole et des outre-mer, regroupent 9% de la population (12% pour les moins de 26 ans).

¹² L'accès au permis de conduire pour les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville. (QPV) Dans ces quartiers, le taux de chômage est de 26,3% contre 10% en moyenne nationale – note CGET-2018.

Plus généralement, en 2017, sur les 3,4 millions d'offres déposées à Pôle emploi, 17,2 % exigent la détention du permis B et en 2018, sur les 2,6 millions d'offres déposées entre janvier et septembre, 15,7 % la requièrent. Cette demande varie également fortement selon les régions. Elle s'élève à 21 % des offres dans les Hauts-de-France et à 14 % en Corse et en Ile-de-France¹³.

En Outre-mer, 20 % des personnes tuées, impliquées dans un accident, circulaient sans permis contre 7 % en métropole¹⁴. Il s'agit d'un sujet essentiel pour ces territoires où le nombre de tués atteint 86 par million d'habitant contre 53 en France métropolitaine. Comme en métropole l'accidentologie s'améliore. Le nombre d'accidents a baissé de 30 % de 2006 à 2017 (- 14 % entre 2016 et 2017) ; le nombre de blessés a diminué de 25 % de 2006 à 2017 (- 10 % de 2016 à 2017) et le nombre de morts a chuté de 31,8 % de 2006 à 2017 (avec néanmoins une augmentation de 11,83 % de 2016 à 2017). Toutefois, les grands excès de vitesse, alors que les distances sur certains DROM-COM sont faibles, l'absence de port de la ceinture de sécurité ou de casque, l'alcoolémie, expliquent une situation qui reste très préoccupante¹⁵.

Au-delà du coût, la question de la qualité de la formation reste incontournable pour une population, les 18 ans à 24 ans, qui représente plus de 17 % de la mortalité routière¹⁶. En 2016, les conducteurs novices ont été impliqués dans 25 % des accidents de la route. Cette accidentologie, plus forte six mois après l'obtention du permis de conduire, s'observe dans tous les pays d'Europe. Elle est liée à un mécanisme de « surconfiance » des jeunes conducteurs qui n'ont pas pleinement conscience qu'ils sont en période d'apprentissage¹⁷.

1.1. Le continuum en formation initiale et la prévention doivent être renforcés et s'appuyer sur les professionnels du secteur

L'État, par l'intermédiaire de la délégation à la sécurité routière (DSR) rattachée au ministère de l'Intérieur, assure une mission de service public essentielle, l'éducation routière, et ce en s'appuyant sur l'Education nationale, les associations de protection routière et les services de sécurité routière mais un peu moins sur les écoles de conduite qui sont pourtant au cœur de l'instruction pédagogique pour la conduite.

Il s'agit, dès le plus jeune âge, d'éduquer à la sécurité routière, aux valeurs de partage de l'espace routier, du vivre en société, dans les rues et sur les routes, que l'on soit piéton, en trottinette, en vélo, en scooter, en moto, en voiture ou en transports en commun.

¹³ Pôle emploi direction des statistiques, des études et de l'évaluation - 3 décembre 2018.

¹⁴ Délit routier relatif à la conduite sans permis (de janvier à septembre 2018) : Guadeloupe (1 188), Martinique (944), Guyane (817), La Réunion (1 114), Mayotte (459), Polynésie Française (560), Nouvelle-Calédonie (1 526), Wallis et Futuna (84), Saint-Martin (176), Saint-Barthélemy (43) et Saint-Pierre et Miquelon (2).

¹⁵ Données de la direction générale de l'outre-mer (DGOM).

¹⁶ Association de prévention routière 2017.

¹⁷ Jean-Pascal Assailly, « Quelles innovations pédagogiques dans le cadre de la réforme du permis de conduire », *Questions vives* Vol 9 n° 19/2013.

Les premières étapes de ce « continuum éducatif » sont assurées par l'école¹⁸, qui inculque les valeurs et les évalue, par le passage de l'attestation de première éducation routière (APER) dans le cycle 3, le plus souvent en primaire et l'attestation scolaire de sécurité routière de niveaux 1 et 2 (ASSR 1) en 5^{ème} et (ASSR 2) en 3^{ème}. Depuis 2014, le continuum éducatif s'est étendu au lycée, avec une demi-journée de formation, principalement axée sur les comportements. Cet apprentissage collectif à l'école des règles de circulation et de sécurité routière est essentiel pour permettre une prise de conscience, tant sur la dimension de citoyenneté que revêt la circulation dans un espace public qu'au regard de la prévention des conduites à risque, où l'interaction entre pairs est particulièrement importante.

Le financement de l'attestation de sécurité routière est inscrit en loi de finances à hauteur de 210 000 euros pour 2018 (245 000 euros ont été consommés et des crédits supplémentaires ont dû être ouverts). Dans le projet de loi de finances pour 2019 (PLF pour 2019), le budget prévisionnel est en diminution, 100 000 euros ont été inscrits. La délégation à la sécurité routière a indiqué que ces crédits devraient s'avérer suffisants en raison de la modification réglementaire introduite par l'article 15 du décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière, modifiant l'article R. 221-5 du code de la route qui prévoit que seules « les personnes âgées de moins de 21 ans doivent être titulaires de l'ASSR 2 ou de l'ASR pour l'obtention de la première catégorie de permis de conduire (A1, A2, B1, B) ».

Encadré 1 : Article L. 312-13 et D312-43 du code de l'éducation

Article L. 312-13

L'enseignement du code de la route est obligatoire et est inclus dans les programmes d'enseignement des premier et second degrés.

Le passage de l'épreuve théorique du permis de conduire peut être organisé, en dehors du temps scolaire, dans les locaux des lycées et établissements régionaux d'enseignement adapté, dans les conditions et selon les modalités prévues à l'article L. 214-6-2 du présent code, au bénéfice des élèves qui le souhaitent et qui remplissent les conditions fixées par le code de la route pour apprendre à conduire un véhicule à moteur en vue de l'obtention du permis de conduire.

Article D. 312-43

Afin de permettre aux élèves, usagers de l'espace routier, d'acquérir des comportements responsables, un enseignement des règles de sécurité routière est assuré par les établissements dispensant un enseignement du premier et du second degré. Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire. Les conditions de sa mise en œuvre sont fixées par le ministre chargé de l'éducation en vue d'assurer, notamment, une continuité dans l'apprentissage des règles de sécurité routière.

Afin de permettre aux apprentis, usagers de l'espace routier, qui n'auraient pas obtenu les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux, prévues à l'article R. 211-1 du code de la route, d'acquérir des comportements responsables, un enseignement des règles de sécurité routière est dispensé par les centres de formation d'apprentis.

Afin de permettre aux personnes, usagers de l'espace routier, qui ne sont pas titulaires des attestations mentionnées à l'alinéa précédent et qui ne sont pas scolarisées, d'acquérir des comportements responsables, les groupements d'établissements dispensent un enseignement des règles de sécurité routière. Cet enseignement peut être dispensé par d'autres établissements ou organismes, notamment les établissements d'enseignement de la conduite mentionnés aux articles L. 213-1 et suivants du code de la route.

Source : code de l'éducation, mission.

¹⁸ Articles L. 312-13 et D. 312-43 du code de l'éducation.

1.1.1. De multiples attestations dont il est difficile de trouver une cohérence

♦ L'attestation à la sécurité routière

L'attestation de première éducation à la route (APER)¹⁹, créée en 2002, est réalisée en maternelle et primaire. Son objectif est de développer des compétences spécifiques pour chaque usage de la rue et de la route (piéton, passager...) mais aussi des compétences pour toute situation (piéton, passager, usager d'engins roulants)²⁰.

Par exemple, des dispositifs comme le permis piéton, mis en place pour les élèves de cours élémentaire deuxième année (CE2) en 2006, permettent d'interpeller les enfants dans une tranche d'âge où ils sont particulièrement réceptifs et vecteurs de message de prévention auprès de leur famille. 130 843 élèves du primaire en bénéficient chaque année²¹.

♦ Les attestations scolaires de sécurité routière

Depuis 1993, ces attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) sont passées en 5^{ème} et en 3^{ème} et ont pour objectif de valider des connaissances de sécurité routière acquises progressivement par le jeune. Elles peuvent également être passées au lycée ou en Centre de formation des apprentis (CFA)²². Il s'agit d'un contrôle de connaissance théorique des règles de sécurité routière²³ et se présente sous la forme d'un QCM de 20 questions portant sur des situations de circulation animées. Un score de 10/20 est nécessaire pour obtenir l'attestation. Les connaissances évaluées portent sur les règles élémentaires de sécurité routière et l'appréhension des comportements face aux différentes situations de l'éducation routière (piéton, cycliste, cyclomotoriste, passager d'un deux roues ou d'une voiture). Des modules d'entraînement sont proposés aux élèves²⁴ et les professeurs peuvent les accompagner en leur expliquant les commentaires et les corrections. En 2018, l'État a consacré 47,8 millions d'euros à la formation des élèves au collège²⁵.

¹⁹ Dans le PLF 2018, 210 000 euros sont inscrits en AE/CP pour le financement de l'ASR, 254 000 ont été consommés en 2018. Au PLF 2019, 100 000 euros sont inscrits, seuls les jeunes de moins de 21 ans devant désormais être titulaires de l'ASSR2 ou de l'ASR pour l'obtention de la première catégorie de permis de conduire (A1,A2,B1,B).

²⁰ Circulaire n°2002-229 du 25 octobre 2002 remplacée par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016.

²¹ La police nationale a organisé l'épreuve du permis piéton pour 37801 enfants en classe de CE2 - DGPN

²² Des séances de rattrapage sont proposées au lycée ou en CFA pour les jeunes qui n'auraient pas passé ces attestations. Les jeunes ayant effectué leur scolarité dans un établissement français à l'étranger ou par correspondance peuvent passer ces attestations.

²³ Article R 211.1 du code de la route

²⁴ Site Eduschool – éducation sécurité routière. Le programme leur permet de s'entraîner sur les thèmes suivants : circulation, équipement, passagers, règles, santé, vitesse, intersections.

²⁵ Document de Politique Transversale « sécurité routière » 2018. L'éducation nationale prend en charge l'APER et les ASSR1 et ASSR2 et le ministère de l'intérieur prend en charge l'ASR.

Chaque attestation constitue une étape obligatoire pour la conduite d'un véhicule à moteur : l'ASSR1 ou l'ASSR2 est indispensable pour accéder à la formation pratique du permis AM (anciennement brevet de sécurité routière- BSR), obligatoire pour conduire, à partir de 14 ans, un deux roues ne dépassant pas 50cm³ (ou 4 KW) et ne dépassant pas 45 km/heure ou d'une ou « voiturette »²⁶, véhicule quadricycle léger dont le cylindre n'excède pas 50 cm³ et une puissance de 11KW²⁷. Pour la mission, les attestations familiarisent les jeunes à l'apprentissage ultérieur du code de la route. La préparation est ludique mais se résume parfois à un simple « bachotage » pour obtenir la moyenne. Aussi, l'accompagnement doit être renforcé afin d'enrichir le contenu sur les comportements, les règles de sécurité, notamment le port du casque, l'interaction sur la chaussée des différents modes de locomotion et la signalisation. Tous les élèves doivent être accompagnés dans leurs apprentissages afin de les sensibiliser aux risques. Cet accompagnement est primordial pour les jeunes qui passent le permis AM, la validation de la partie théorique, par l'obtention de l'ASSR1 et de l'ASSR2, constituant la partie théorique de ce permis. Enfin, afin de permettre à tous les jeunes de 14 ans de bénéficier de cette formation, la mission s'interroge sur l'opportunité d'inscrire l'ASSR 2 au programme de la classe de 4^{ème}.

Cette attestation est également obligatoire, jusqu'à 21 ans, pour la délivrance d'un premier permis de conduire²⁸. La production de ce document était obligatoire ce qui générait des difficultés pratiques en cas de perte ; désormais une attestation sur l'honneur suffit²⁹.

Pour les personnes ne disposant pas de l'ASSR2, non scolarisées en France dans l'enseignement secondaire, voire déscolarisées, a été mise en place, en lien avec le ministère de l'éducation nationale (à travers les GRETA - Groupements d'établissements pour la formation des adultes, habilités par le ministère de l'Intérieur), la possibilité d'obtenir une attestation de sécurité routière (ASR). Cette formation est financée, dans chaque département, par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Le nombre de places allouées est souvent en deçà des besoins, particulièrement en Île-de-France, imposant au candidat des délais souvent peu conciliables avec sa recherche d'emploi ou de formation. Or, si le candidat passe le permis de conduire, l'apprentissage du code se fera dans le cadre de la préparation à l'examen théorique général. Si en revanche, il a besoin de l'ASR pour conduire un cyclomoteur (l'ASR constituant la partie théorique du permis AM), il pourra toujours passer cette épreuve hors du cadre de la préparation à l'examen théorique général. Cette attestation deviendrait donc obligatoire uniquement dans ce cas.

²⁶ Un permis B1 reste nécessaire pour conduire un quadricycle lourd à moteur dont la puissance n'excède pas 15 KW et le poids 400 kg (transport de personnes) et 550 kg (transport de marchandises).

²⁷ Ces dispositions sont applicables aux personnes nées après le 1^{er} janvier 1988. La conduite d'une voiturette était réservée aux personnes âgées de 16 ans au moins avant l'entrée en vigueur du décret n°2014-1295 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière. Article 4 6 a) de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire

²⁸ 2° de l'article R. 221-5 du code de la route. La production de l'attestation est obligatoire pour retirer le permis de conduire auprès de la préfecture et non pour commencer à prendre des leçons de conduite.

²⁹ Arrêté du 30 janvier 2018 modifiant l'arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.

- ♦ La sécurité routière au lycée

Le 6 juin 2014, le gouvernement a annoncé la généralisation de la sensibilisation à la sécurité routière au lycée, une demi-journée obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière est ainsi organisée pour tous les entrants au lycée. L'État a consacré un budget de 7,1 millions d'euros à la formation des élèves en classe de seconde.

Le ministère de l'éducation nationale a mené une première évaluation budgétaire de la modification du continuum éducatif sur la base de trois scénarios :

- ♦ une formation en *e-learning*,
 - estimée par la DSR à 27 millions (sur la base d'un coût de l'EGT en e-learning de 50 €), cette n'offre pas une réelle pédagogie. Une formation réalisée intégralement en e-learning n'aurait qu'une plus-value limitée pour les élèves ; les résultats récents montrent l'importance de l'apprentissage collectif pour assurer une formation de qualité et une meilleure appréhension du risque par les élèves ;
 - cela pose la question de l'équipement informatique de tous les établissements scolaires ;
- ♦ une formation assurée par les auto-écoles (passation de marchés publics) ;
 - cela nécessite que des marchés publics soient passés avec des auto-écoles labélisées ; le coût estimé par le ministère de l'éducation nationale est de 238 M€, cette estimation a été réalisée sur la base d'un coût de formation de 300 € par élève (coût moyen pratiqué actuellement par les auto-écoles) La mission n'a pas expertisé ce montant.
- ♦ une formation assurée par des enseignants de l'Éducation nationale.
 - cette option envisage la formation des élèves au Code de la route par des enseignants de l'Éducation nationale. Cette mesure a été estimée à 27, 3 M€, sur la base de 20 heures de formation, rémunérées en heures supplémentaires ;
 - cela ne tient pas compte du coût que représenterait la formation des enseignants eux-mêmes à l'enseignement du Code de la route. L'Éducation nationale ne dispose pas, dans ses effectifs, d'enseignants de la conduite.

Proposition n° 1 : supprimer l'obligation, pour obtenir un premier 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.

Proposition n° 2 : enrichir le contenu pédagogique de l'ASSR 2 et mettre en place un accompagnement des apprentissages des règles de circulation, en sécurité, sur l'espace public. Expertiser l'inscription de l'ASSR2 au programme de la classe de 4^{ème} afin de garantir que tous les jeunes de 14 ans aient bénéficié de cet enseignement.

1.1.2. Renforcement du continuum éducatif : vers un code des mobilités

- ♦ Inscrire les attestations de sécurité routière dans le continuum éducatif des mobilités

À l'issue du parcours du continuum, les élèves détiennent l'ASSR2³⁰ qui permet de conduire des deux roues, après une formation pratique. Le contenu pédagogique de cet enseignement doit être enrichi afin de permettre un véritable apprentissage collectif d'un code des mobilités. Le jeune doit en effet pouvoir se situer dans l'espace public, quel que soit son mode de locomotion, et être conscient des risques liés à ces déplacements, pour lui-même et pour les autres.

La sensibilisation à la sécurité routière dispensée dans le cadre scolaire, à l'école primaire, au collège et au lycée serait revue afin d'inclure un module sur l'ensemble des modes de mobilités³¹. Cette évolution serait accompagnée d'une réforme du contenu même de l'épreuve théorique générale basée sur les retours d'expériences des différents acteurs.

Par ailleurs, cette formation doit être adaptée aux risques les plus fréquemment observés sur les territoires où elle est dispensée. Les DROM-COM offrent un bon exemple de cette difficulté. L'environnement familial, social, demeure assez fataliste face à un taux d'accidentologie très élevé. L'absence de port du casque est un fléau difficile à contenir car les forces de l'ordre renoncent souvent à poursuivre le jeune pour ne pas lui faire prendre des risques excessifs et les habitants le savent. En outre, la verbalisation est de peu d'effet compte tenu de l'insolvabilité de nombre de familles. L'appropriation du message de la sécurité routière, dès le plus jeune âge, est dès lors essentielle. Or les supports, conçus en métropole, ne favorisent pas cette identification. Des initiatives se multiplient comme un clip vidéo produit par les élèves ou l'expérimentation, en cours en Guadeloupe, pour « tropicaliser » les messages de prévention. Les premiers retours sont positifs³². Des supports de formation plus adaptés pourraient être mis à disposition par la délégation à la sécurité routière, à charge pour les acteurs de les retravailler avec les jeunes eux-mêmes. La dimension linguistique doit également être prise en compte ; à titre d'exemple, en Guyane, pour de nombreux jeunes, la langue véhiculaire est le chinois.

Proposition n° 3 : renforcer le continuum éducatif tout au long de la scolarité en développant les contenus, en ouvrant la formation des élèves aux professionnels de la conduite et en tenant compte des nouvelles mobilités pour permettre aux élèves d'avoir une connaissance approfondie du code des mobilités.

Proposition n° 4 : favoriser les expérimentations pour adapter les messages de prévention aux territoires, notamment dans les DROM-COM.

La durée prévisionnelle de la préparation de l'épreuve théorique peut être évaluée à une semaine soit un volume horaire global de 20 heures, en complément du travail personnel du jeune. Ce volume correspond à celui couramment suivi par les élèves dans le cadre de l'apprentissage traditionnel en écoles de conduite.

³⁰ Le nombre d'élèves en fin de 3ème est de 834 688 dont 79 733 pour le brevet professionnel (nombre de candidats au brevet des collèges en 2018) ; source : site éducation nationale.

³¹ Les jeunes éligibles qui sont engagés dans un processus d'apprentissage anticipé de la conduite (AAC, l'âge est alors abaissé à 15 ans) seraient également bénéficiaires de ce dispositif qui leur faciliterait le passage du code.

³² Direction Générale de l'Outre-Mer (DGOM).

Les forfaits vont de 150 à 250 € par élève³³. Cette préparation s'articulerait autour de cours thématiques (nécessairement collectifs – avec une jauge optimale de 20 jeunes par session) et d'examens blancs (individuels ou collectifs). Les formateurs pourraient être des enseignants issus des écoles de conduite labellisées (au sens de l'arrêté du 26 février 2018 portant création du label « qualité des formations au sein des écoles de conduite »)³⁴. L'objectif est d'offrir au jeune un accompagnement dans son apprentissage des règles de conduite et de comportements sur la route et de permettre l'interaction entre les élèves et avec le formateur. À cet âge, l'apport des pairs est en effet essentiel pour une juste appréciation des risques.

La fragilité économique du secteur de l'enseignement de la conduite nécessite de passer des conventions (ou des appels d'offre) au niveau local avec des écoles de conduite labellisées. Le recours à des enseignants issus d'établissements labellisés permettrait de s'exonérer de la rédaction d'un cahier des charges sur le contenu de la formation. Par ailleurs, cette solution garantirait, *via* le label, un enseignement de qualité, et permettrait un maillage territorial satisfaisant.

Pour la mission, il importe que les jeunes qui passent le permis de conduire disposent déjà d'un solide bagage en matière de sécurité routière. En effet, cet apprentissage se fait trop souvent lors des premières heures de conduite, ce qui surenchérit *in fine* le coût du permis, et donne lieu à un « bachotage », très éloigné de la prise de conscience nécessaire à une conduite limitant les risques (cf. *infra*).

Si tous les jeunes doivent pouvoir bénéficier d'une telle formation, les élèves d'établissements professionnels ou en apprentissage, situés dans des zones rurales ou périurbaines sont particulièrement concernés. En effet, ils peuvent être amenés, très jeunes, à faire des stages dans des zones parfois mal desservies par les transports collectifs et à utiliser des moyens de locomotion comme le vélo ou le cyclomoteur sans avoir bénéficié d'une solide formation au code de la route.

Le risque d'être blessé ou tué pour les cyclomotoristes est 18 fois supérieur à celui d'un conducteur de voiture. Les chiffres sont éloquentes : la circulation en cyclomoteur est la cause du décès de 23 % des 15 ans à 17 ans et de 42 % des hospitalisations liées à un accident de la route des 14 ans à 17 ans (dans 28 % des cas, le taux d'alcoolémie des personnes impliquées est supérieur à 0,5 grammes par litre de sang). La situation est encore plus préoccupante dans les départements et territoires d'outre-mer³⁵ où le nombre de décès sur la route des moins de 17 ans et le taux d'accidentologie en dehors des villes sont deux fois supérieurs à ceux observés en métropole.

³³ <https://www.permismag.com/rentabilite-des-auto-ecoles-en-france/>

³⁴ Ce label sera remplacé par une liste de critère –cf. *infra*

³⁵ Pour mémoire, en 2017, 263 944 élèves étaient scolarisés au collège en outre-mer.

- ◆ Renforcer le recours à des intervenants extérieurs en ouvrant ces formations aux professionnels de la conduite

Si le succès des actions de prévention nécessite une initiation précoce, adaptée, qui se poursuive tout au long du cursus éducatif, il suppose également que les formations soient dispensées par des professionnels qualifiés. À cette fin, les établissements scolaires peuvent faire appel à leur personnel ou à des intervenants extérieurs (associations spécialisées - Prévention routière, Prévention MAIF, associations familiales, forces de l'ordre, intervenants départementaux de sécurité routière qui eux-mêmes viennent d'horizons très divers...). En revanche, le recours à des enseignants de la conduite apparaît très marginal. L'Education nationale met du matériel pédagogique à la disposition des formateurs et les associations de prévention routière proposent également des supports pédagogiques adaptés aux différentes tranches d'âge. Pour une action d'une demie journée dans le second degré, animée par des bénévoles, le coût d'intervention peut être estimé à 300 euros. Il s'élève à 1 000 euros pour un forum d'une journée proposant des ateliers thématiques (alcool, cannabis, vitesse, ceinture...), d'une trentaine de minutes, auxquels les élèves participent par petits groupes de 20 à 30 personnes. Il comprend l'utilisation de matériels pédagogiques tels que « voiture-tonneau », « voiture Test-o-choc » ou « simulateur 2 roues ou 4 roues ». Au-delà des interventions à titre gratuit, une subvention peut être versée au titre des plans départementaux d'action et de sécurité routière (PDASR).

Ces interventions à l'école, au collège et au lycée ont fait la preuve de leur efficacité car elles favorisent une rupture pédagogique, souvent propice à l'apprentissage et recourent à des méthodes innovantes. Pour autant, ces initiatives sont encore trop peu nombreuses, trop disparates sur le territoire et ne bénéficient pas à tous les jeunes. Les forces de l'ordre sensibilisent deux millions de jeunes par an³⁶ ; les associations de prévention routière disposent, pour l'ensemble de leurs interventions, d'un réseau de 140 à 150 bénévoles, de 178 volontaires du service civique et des mécénats de compétences, et financent un million d'actions pour douze millions d'enfants.

Tous ces intervenants peuvent proposer des simulations de conduite sous l'effet d'un psychotrope, des simulateurs qui permettent d'expérimenter des situations climatiques difficiles, les freinages d'urgence, les limites des outils d'aide à la conduite, voire des circuits vélos, même si un grand nombre d'entre eux ont été supprimés³⁷. Si de telles simulations doivent être reconduites lors de l'apprentissage du permis de conduire, cette première sensibilisation est importante. Elle doit se coupler avec des rencontres et des témoignages d'autres jeunes, notamment de ceux confrontés à des situations d'accidents.

Les compagnies d'assurance, les associations de prévention routière, les associations familiales, les forces de l'ordre, les écoles de conduite, doivent s'allier pour professionnaliser et mener à bien ces missions. En effet, l'apport des attestations de sécurité routière a été de rendre la formation à l'éducation routière obligatoire, sa seule inscription dans les programmes scolaires s'avérant insuffisante. Pourtant, en dépit d'une approche désormais transversale de l'éducation routière et de la mise à disposition de matériel pédagogique, de nombreux enseignants s'estiment peu formés pour enseigner cette matière. Pour la mission, il apparaît donc nécessaire de professionnaliser les acteurs et de redéfinir le contenu de ces formations, en inscrivant les élèves dans un cursus débouchant sur l'obtention du code.

³⁶ La Police nationale a ainsi organisé, en 2017, 3600 opérations de sensibilisation au primaire (120 670 enfants sensibilisés). 17 241 adolescents ont également été touchés par les opérations organisées dans 25 centres de loisirs jeunes.

³⁷ Les pistes motocyclistes (l'une mobile qui se déplace dans 25 à 30 villes et l'autre fixe dans le Rhône) de la direction centrale des CRS ont permis, en 2017, de former 9 939 jeunes, âgés de 14 ans et plus.

1.1.3. Profiter du passage au service national universel (SNU) pour renforcer l'éducation

- ♦ La journée de défense et de citoyenneté (JDC) prévoit un temps consacré à l'éducation routière

Depuis le mois de janvier 2016, un module obligatoire de sécurité routière, élaboré en lien avec la Direction du Service National (DSN), est intégré à la journée de défense et de citoyenneté (JDC). Depuis le mois d'avril 2017, une version renouvelée du module a été mise en place dans le cadre de l'entrée en vigueur de la « nouvelle » JDC. En 2017, 770 000 jeunes de 15 ans à 25 ans ont bénéficié de cette sensibilisation. La thématique principale du module est la sensibilisation des jeunes, conducteurs ou futurs conducteurs de véhicules quels qu'ils soient, passagers ou usagers vulnérables (piétons et deux-roues), à la perception des risques et au partage de la route. Elle regroupe quatre séquences :

- les séquences 1 et 2 abordent la thématique de la sensibilisation à la perception des risques routiers et au partage de la route, *via* la diffusion du témoignage d'un jeune motocycliste accidenté de la route et celle d'un film, animé en voix off, montrant de façon réaliste, au travers de différentes situations de circulation simples, quelles peuvent être les conséquences de la perception ou de la non-perception des risques pour les usagers acteurs d'une même situation ;
- la séquence 3 est un quizz portant sur les comportements à risque : vitesse, consommation de produits (alcool et drogues), utilisation de distracteurs, fatigue et somnolence, etc. ;
- la séquence 4 est un temps d'information sur les différentes formules d'apprentissage de la conduite proposées par les écoles de conduite ainsi que sur les dispositifs d'aides publiques destinées au financement des formations préparatoires à l'examen du permis de conduire. Deux dépliants d'information sont remis aux jeunes sur ces thématiques.

En matière de sensibilisation à la sécurité routière, le module actuellement mis en œuvre dans le cadre de la journée défense et citoyenneté (JDC) permet de présenter les problématiques de sécurité routière à l'ensemble d'une classe d'âge captive. C'est une étape extrêmement importante entre la sensibilisation à l'école et au lycée et l'apprentissage du permis de conduire à un âge où les jeunes sont particulièrement réceptifs et exposés aux risques sur la route. Lors de cette journée, la délégation à la sécurité routière communique sur les dispositifs de financement du permis de conduire.

- ♦ Les jeunes pourraient passer l'épreuve théorique générale lors du SNU

Le SNU, dans les prémices de sa mise en place, pourrait conduire à retenir un schéma de formation qui permettrait de renforcer le volet sensibilisation à la sécurité routière et de compléter la formation dispensée aux élèves lors de leur cursus scolaire (cf. supra 1.1.2). Les jeunes accomplissant leur SNU se verraient proposer la possibilité de passer l'ETG auprès d'un opérateur agréé. Le coût de ce premier passage serait pris en charge par l'État. Il est difficile à ce stade d'estimer un coût global qui devra faire l'objet d'une négociation avec les opérateurs compte tenu du volume important de candidats. Le SNU tel qu'envisagé à la date de rédaction du rapport sera composé d'une phase obligatoire de trois semaines (phase « cohésion ») et d'une phase optionnelle de trois à six mois. La formation serait donc composée de deux volets ; le premier très axé sur la prévention des comportements à risque et le second sur la révision du code des mobilités.

Le premier volet serait consacré à un module de sensibilisation à la sécurité routière dont la durée par rapport à la JDC serait augmentée (jusqu'à une journée) et le contenu enrichi, pour renforcer la séquence de sensibilisation à la perception des risques et au partage citoyen de la route *via* un ou plusieurs outils numériques, pédagogiques et ludiques, encore à créer :

- améliorer la banque de films de sensibilisation à la perception des risques ;
- créer de nouveaux outils (*serious game* impliquant la participation des jeunes) sur la thématique de la sensibilisation à la perception des risques ou sur les comportements à risque (consommation de produits psychoactifs : alcool et stupéfiants, utilisation de distracteurs, vitesse) ;
- déterminer le « champ » thématique et les formes les plus pertinentes des interventions en les adaptant aux comportements à risque les plus fréquemment observés dans la zone où la formation est dispensée et privilégier les thématiques directement en lien avec les comportements à risque et l'accidentalité des jeunes (alcool, drogues, vitesse, distracteurs) ;
- privilégier les formes d'interventions théoriques et pratiques qui peuvent susciter une réflexion, une prise de conscience et facilitent l'interaction avec les jeunes (témoignages, diffusion de films suivis d'échanges par exemple).

La seconde demi-journée pourrait être dédiée à une thématique précise (en lien avec les comportements à risque des âges visés) et être développée par des approches pratiques (vitesse et approche pratique liée au temps de réaction, de freinage et d'arrêt ; produits psychoactifs et approche pratique liée aux conséquences en termes de vision, de temps de réaction, de prise de risques notamment.).

Le second volet serait consacré à la révision du code des mobilités et déboucherait sur le passage de l'épreuve théorique générale qui serait proposé à tous les jeunes effectuant leur SNU. La durée de ce module pourrait être allongée pour les jeunes qui nécessitent un accompagnement renforcé.

La mission n'a pas pu établir de chiffrage précis du coût du passage de l'épreuve théorique générale dans le cadre du SNU. En effet, le coût unitaire pour le public, proposé par les opérateurs agréés, est de 30 €³⁸. Il est légitime de penser que ce coût pourrait être négocié à la baisse pour un volume de candidats élevé. Ainsi, en réduisant de moitié le prix actuel, le coût du passage de l'ETG pour l'ensemble d'une classe d'âge dans le cadre du SNU s'élèverait à 12 millions d'euros (pour une classe d'âge de 800 000 candidats).

- ♦ La possibilité de passer le permis de conduire, un atout majeur pour le futur volontariat du SNU

L'apprentissage, puis l'obtention, du permis de conduire B durant cette séquence constituerait sans nul doute un fort élément de motivation au volontariat. Le dispositif s'inspirerait de la création d'une prime de fidélité et d'autres mesures d'encouragement au profit des réservistes de la garde nationale. Ainsi, conformément au décret n° 2017-328 du 14 mars 2017 portant création d'une prime de fidélité et d'autres mesures d'encouragement au profit des réservistes de la garde nationale et à l'arrêté du 14 mars 2017 pris en application du décret précité, une participation au financement du permis de conduire B à hauteur de 1 000 € est instaurée pour tout étudiant qui a signé un premier contrat dans la Garde nationale avant l'âge de 25 ans, qui est à plus de 2 ans de la fin de son contrat, qui a effectué au moins 50 jours d'activité dans la réserve, qui n'a pas déjà été titulaire d'un permis de conduire B, qui justifie d'une inscription au permis de conduire B dans un établissement ou une association agréée et qui produit un récépissé de règlement des frais d'inscription. Une prise en charge analogue pourrait être proposée aux volontaires du SNU et ce dispositif étendu aux jeunes en service civique.

À l'instar du schéma présenté pour l'apprentissage à l'épreuve théorique générale (ETG), il conviendrait de mettre en place cette formation en s'appuyant sur les écoles de conduite à travers des conventions à établir localement, toute solution d'enseignement à la conduite en régie ne semblant pas réaliste.

³⁸ Arrêté du 28 avril 2016.

La question du coût d'une telle proposition est centrale : le coût moyen d'une formation aux examens théorique et pratique du permis de conduire B est de 1 600 €, ce qui signifierait un besoin financier annuel de 800 M€ sur la base d'un permis B pour les seuls volontaires du SNU (500 000 volontaires en cible). Pour toutes ces catégories, réservistes, jeunes en SNU longue durée, jeunes en service civique, l'articulation du financement de cet apprentissage avec les possibilités d'aides au financement existant déjà ou pouvant être étendues (permis à 1 € par jour, microcrédit personnel, aides directes dans le cadre de l'apprentissage, aides de certaines collectivités) pourrait être étudiée afin de réduire le coût budgétaire global.

- ♦ Un potentiel vivier pour accroître le nombre d'animateurs en sensibilisation à la sécurité routière

La période de volontariat du SNU pourrait également être mise à profit pour former des animateurs d'actions de sensibilisation à la sécurité routière. Ils pourraient ensuite exercer les compétences ainsi acquises à la fois dans le cadre d'associations partenaires historiques de la sécurité routière (sur le modèle de la centaine de volontaires du service civique mis à disposition de l'association Prévention Routière par la délégation à la sécurité routière) mais aussi dans le cadre des modules de sensibilisation à la sécurité routière qui seraient insérés dans le programme de la phase « cohésion ».

- ♦ Un appel à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière à ouvrir plus largement leurs portes aux jeunes

Les jeunes en service civique pourraient servir de relais efficaces pour sensibiliser d'autres jeunes à la prévention des conduites à risque, compte tenu de l'impact considérable de la parole des pairs dans ces tranches d'âges. À ce jour, le nombre de missions proposées reste faible, ce qui pose d'autant plus problème que les associations de sécurité routière, tout comme d'autres associations, connaissent une situation démographique défavorable.

Proposition n° 5 : prévoir un temps collectif d'échange pour l'apprentissage du code de la route et donner la possibilité à tous les jeunes de présenter l'épreuve théorique générale lors de la phase obligatoire du service national universel.

Proposition n° 6 : donner la possibilité à tous les jeunes accomplissant le service national universel volontaire de longue durée, la réserve nationale et le service civique de passer l'épreuve pratique du permis de conduire, pendant cette période, à titre gratuit.

1.1.4. Le contenu de l'épreuve théorique générale pourrait être revu pour permettre une meilleure maîtrise de la signalisation et orienter les premières heures de conduite vers de la pratique réelle

Au cours des auditions menées par la mission, de nombreux acteurs ont témoigné des effets pervers induits par le contenu actuel de l'examen théorique général (ETG). Les témoignages des enseignants de conduite recueillis indiquent que les élèves ont tendance à « bachoter » et n'acquièrent pas toujours une connaissance solide et approfondie du code de la route. De plus, cet examen implique de maîtriser les nuances de la langue française ce qui en complique l'obtention pour les personnes non-francophones.

Pour pallier ce déficit d'apprentissage, les moniteurs d'auto-école sont parfois contraints de consacrer les premières heures de conduite à la révision voire à l'apprentissage des panneaux routiers et des nuances du code de la route. Or, il s'agit de leçons individuelles, d'un coût compris entre 35 et 65 € de l'heure, qui pourraient être utilisées pour des cours de pratique effective et non pour une révision de règles censées être déjà assimilées.

Par ailleurs, les plateformes (solutions d'apprentissage du permis de conduire par internet) ont indiqué à la mission que les outils d'analyse de données leur permettent d'identifier, à partir des examens blancs en ligne réalisés par les candidats, quelles sont les questions les plus complexes, celles qui présentent le plus fort taux d'échec, celles qui reviennent le plus souvent...

L'utilisation de ces retours sur les questionnaires d'examen blanc pourrait permettre d'affiner les questions de l'ETG.

En outre, afin de garantir un égal accès de tous aux épreuves, il importe de simplifier et de clarifier les questions. En effet, au-delà des locuteurs non francophones ou de personnes souffrant de troubles dys reconnus pour lesquels l'épreuve est organisée par l'État, certains candidats, en raison de leur niveau de maîtrise de la langue ou de troubles légers d'apprentissage³⁹, peuvent échouer pour des questions de formulation.

Les personnes souffrant de troubles dys peuvent bénéficier d'un temps complémentaire et doivent, à cette fin, déposer une demande auprès du Préfet de département. Afin que cette possibilité soit mieux connue et plus utilisée, la mission recommande que la case « handicap » qui permet de bénéficier de ce temps complémentaire puisse être élargie aux « troubles d'apprentissage »⁴⁰.

Proposition n° 7 : revoir l'épreuve théorique générale et y introduire des épreuves concernant le code de la route, notamment la maîtrise de la signalisation en utilisant les outils d'analyse de données et les retours des plateformes internet. Clarifier et simplifier les questions afin de favoriser l'accessibilité de cet examen.

♦ Préparer dès maintenant l'apprentissage de la conduite du véhicule autonome

Malgré la montée en puissance des véhicules autonomes, l'apprentissage du code des mobilités est nécessaire, pas tant pour les « conducteurs de véhicule autonome » mais pour les piétons ou utilisateurs d'un moyen de locomotion non autonome. La complexité de l'environnement routier et la multiplication des risques nouveaux à appréhender (développement de l'usage du vélo, des trottinettes électriques sur les voies de circulation, diversification des zones semi-piétonnes ou limitées à 30 kilomètres/ heure par exemple) renforce ce besoin de compréhension du corpus de règles relatives à la mobilité.

Il existe aujourd'hui plusieurs niveaux d'autonomie des véhicules. L'autonomie d'un véhicule peut être classée de 0 à 5 :

- 0 : conduite manuelle ;
- 1 : aide à la conduite soit en longitudinal, soit en latéral ;
- 2 : un premier niveau d'automatisation de la conduite, le conducteur reste néanmoins superviseur de la conduite, il est toujours responsable ;
- 3 : le conducteur a une délégation pour conduire, il peut avoir d'autres activités que la conduite ;
- 4 : il s'agit du niveau 3 mais la voiture peut gérer un événement extérieur imprévu ;
- 5 : le véhicule est totalement autonome.

³⁹ Audition de la Fédération Française des dys et association Avenir Dysphasie France du 5 décembre 2018. Les dys représentent de 8% à 10% de la population.

⁴⁰ Articles R 221-3-2 du code la route.

Encadré 2 : Les différents niveaux d'automatisation des véhicules

Niveau 0 Conduite manuelle	Niveau 1 Assistance au conducteur	Niveau 2 Automatisation partielle	Niveau 3 Automatisation conditionnelle	Niveau 4 Haut niveau d'automatisation	Niveau 5 Automatisation complète
					
Conduite manuelle	Conduite avec assistance à la conduite longitudinale ou latérale	Conduite avec assistance à la conduite longitudinale et latérale	Automatisation limitée selon l'environnement routier	Automatisation complète sous conditions	Automatisation complète

Source : Renault, mission

Selon les entreprises auditionnées par la mission, le niveau d'autonomisation conditionnelle, niveau 3, ne serait atteint que dans dix à quinze années. Quel que soit leur niveau, la maîtrise du code de la route, et plus généralement des mobilités, restera indispensable pour réagir face à, ou avec, un véhicule autonome.

1.2. Encourager le développement de la conduite accompagnée et de la conduite supervisée

1.2.1. Autoriser le passage du permis de conduire pour les moins de 18 ans dans le cadre de la conduite accompagnée

L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), appelé aussi conduite accompagnée, est un dispositif dédié aux candidats au permis de conduire ayant réussi l'épreuve théorique générale et suivi au moins 20 heures de conduite dans une auto-école.⁴¹ L'école de conduite doit organiser deux rendez-vous pédagogiques en présentiel. De ce fait, si elles souhaitent proposer la conduite accompagnée, les plateformes doivent louer un local. Outre une meilleure maîtrise de la conduite et des comportements moins accidentogènes, la conduite accompagnée est prise en compte par les assureurs et permet de réduire le coût des primes versées les premières années, comparativement à un jeune conducteur qui n'a pas bénéficié de ce type d'apprentissage (cf. 1.2.2).

La durée probatoire est réduite pour ces nouveaux conducteurs. Dans la filière classique, les nouveaux titulaires du permis de conduire ne possèdent qu'un capital initial de six points, qui passe automatiquement à douze points après une période de trois ans, sans infraction entraînant un retrait de points. Cette période n'est que de deux ans pour les nouveaux conducteurs qui ont suivi la conduite accompagnée.

⁴¹ Directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (article 4 – 4, a). Les véhicules de la catégorie B sont les automobiles dont la masse maximale autorisée est de 3500 kg, construits pour le transport de huit passagers, voire d'une remorque.

Le 2 novembre 2014, le gouvernement a autorisé l'abaissement de l'âge minimal pour commencer la conduite accompagnée, qui est passé de 16 ans à 15 ans. Par ailleurs, les candidats en conduite accompagnée peuvent désormais passer leur permis dès 17 ans et demi. Toutefois, en cas de réussite à l'examen, les candidats de moins de 18 ans doivent attendre leur majorité pour pouvoir conduire. La Suède et la Norvège ont également autorisé les leçons de conduite dès 16 ans, avec un passage du permis à 18 ans. En revanche, les Britanniques ont abaissé à 17 ans l'âge de passage du permis de conduire. Ce permis n'est alors valable que sur le territoire national jusqu'à 18 ans. En effet, la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 fixe l'âge minimum pour la catégorie B à 18 ans, mais permet aux états de reconnaître le permis de conduire de catégorie B délivré à des personnes âgées de moins de 18 ans. Ce permis n'est valable que sur le territoire national tant que le titulaire n'a pas atteint 18 ans⁴². En France, l'abaissement de l'âge minimum pour passer le permis de conduite suppose de modifier l'article R. 221-5⁴³. Il conviendrait d'expertiser si un tel permis il pourrait être assorti de conditions limitatives (interdiction de la conduite de nuit...).

Enfin, la conduite supervisée, qui est une forme de conduite accompagnée réservée aux personnes âgées de plus de 18 ans a été décidée et mise en place par le comité interministériel de sécurité routière (CISR) le 13 janvier 2010. Toutefois cette formule ne réduit pas la durée de la période probatoire du permis de conduire en cas de succès : les nouveaux titulaires disposent de six points sur leur permis et doivent attendre trois ans sans infraction avant d'en obtenir douze. Ce dispositif, mal connu, est sous utilisé. Il a pourtant été assoupli, puisque la condition relative à une conduite de 1 000 kilomètres minimum pour l'élève a été supprimée. Il présente des avantages, plus particulièrement pour les candidats qui ont raté leur premier, voire deuxième passage à l'épreuve pratique, car il permet de maintenir la pratique de la conduite sans engager des sommes trop importantes en leçons supplémentaires. La conduite supervisée pourrait être développée dans certains cadres, comme les centres de formation pour adultes.

En 2017, 213 898 permis de conduire de catégorie B, soit 24,8 % du nombre total de permis, ont été délivrés par apprentissage anticipé de la conduite (conduite accompagnée), en hausse de 8,5 % par rapport à 2016. Le taux de réussite est nettement supérieur au taux de réussite global avec 74,24 %. La conduite supervisée, conduite accompagnée pour les plus de 18 ans, ne fait pas l'objet de données disponibles auprès du ministère de l'Intérieur.

Ces modes d'apprentissage sont fortement plébiscités par les professionnels, qu'ils soient issus des écoles de conduite ou de la sécurité routière. Le développement de ce type d'apprentissage repose sur le recrutement d'accompagnateurs bénévoles, détenteurs d'un permis B depuis 5 ans, qu'il est difficile de valoriser à ce jour. Ces dispositifs ne sont pas proposés par toutes les écoles de conduite. Pour la mission, il importe que chaque candidat prêt à s'engager dans l'une de ces voies puisse en bénéficier. À cette fin, elle préconise de développer un vivier d'accompagnateurs parmi les réservistes et les jeunes en service civique s'ils réunissent les conditions.

⁴² Article 46 de la directive.

⁴³ Arrêté du 8 février 1999 fixant les conditions de reconnaissance et d'échange des permis de conduire délivrés par les États appartenant à l'Union européenne et à l'Espace économique européen. Un permis de conduire national, délivré à une personne ayant sa résidence normale en France, telle que définie au III de l'article R. 221-1 du code de la route, par un État membre de l'Union européenne ou par un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, est considéré comme valable sur le territoire français dans les conditions fixées par le présent arrêté. Pour être reconnu, un tel permis de conduire doit répondre aux conditions suivantes : être en cours de validité ; être utilisé par une personne qui a atteint l'âge minimal requis par l'article R. 221-5 du code précité selon la ou les catégorie(s) du permis de conduire (à savoir 18 ans pour un permis B). L'article R. 221-5 du code de la route précise que le permis de conduire est délivré aux personnes âgées de 18 ans révolus

Proposition n° 8 : développer un vivier d'accompagnateurs pour encadrer les conduites accompagnées et supervisées afin que chaque candidat puisse bénéficier de ces dispositifs.

Proposition n° 9 : expertiser l'abaissement à 17 ans de la limite d'âge pour la délivrance d'un permis B, valable uniquement sur le territoire national. Cette faculté serait ouverte aux élèves en conduite accompagnée qui ont satisfait les obligations minimales (3 000 kilomètres, rendez-vous pédagogiques) et réussi l'épreuve pratique du permis de conduire. À 18 ans, le jeune disposerait d'un permis de conduire de droit commun.

1.2.2. Associer les assureurs et les constructeurs à l'innovation pédagogique dans le domaine de la conduite pour sensibiliser efficacement les jeunes et prévenir les risques auxquels ils sont exposés

L'objectif du continuum éducatif est de doter tous les jeunes d'un socle solide de savoir-faire et de savoir-être et d'une compréhension des facteurs de risque leur permettant de se déplacer en toute sécurité, quel que soit le mode de transport. Chaque jeune et sa famille est concerné, qu'il soit piéton, cycliste, motocycliste ou usager d'un nouveau mode de mobilité dont l'insertion dans l'espace public n'est pas encore suffisamment pris en compte. L'apprentissage du code, puis la formation « au pilotage » proprement dite⁴⁴ sont essentiels mais non suffisants. Il est indispensable de provoquer une prise de conscience sur les risques inhérents à l'usage d'un véhicule. Les jeunes doivent avoir une vision claire de ce risque à un âge de construction de soi, particulièrement exposé aux addictions, où l'affirmation au sein du groupe est primordiale. À cette fin, il faut développer le recours aux innovations technologiques, l'échange entre jeunes avec la médiation d'un adulte. Aussi, il importe d'associer plus systématiquement tous les acteurs de la prévention à la définition et à la mise en œuvre de ce continuum éducatif, au-delà même du seul temps scolaire. En effet, le processus d'apprentissage associe savoir-faire, analyse des facteurs de risque et auto-évaluation nécessite l'intervention de différents partenaires afin d'amener le jeune à comprendre que l'apprentissage de la conduite ne saurait se résumer au pilotage d'un véhicule. Il est d'ailleurs notable de constater que certains conducteurs, moins compétents « techniquement » ont un meilleur bilan accidentel car leur appréhension du risque, voire l'auto-évaluation de leurs compétences, est plus juste. Les pays nordiques ont d'ailleurs pleinement intégré cette dimension d'apprentissage associé à des tests d'évaluation. Les risques liés à une conduite sans permis doivent d'ailleurs être rappelés dès le collège.

Les premiers acteurs sont les compagnies d'assurance et les mutuelles en tant que financeur d'actions de prévention routière. Depuis 1995, les sociétés d'assurance s'engagent à affecter aux actions de prévention des risques routiers au moins 0,5 % du montant des cotisations de responsabilité civile automobile qu'elles perçoivent. En 2016, le montant des cotisations s'est élevé à 7,5 milliards d'euros, ce sont donc 40 millions d'euros qui ont été dédiés au financement d'actions de prévention. Les assureurs ont créé une association, « Attitude prévention », à laquelle ils confient la conduite d'un certain nombre d'actions de prévention. Ces derniers sont libres de choisir le type d'action qu'ils souhaitent mener.

⁴⁴ Quelles innovations pédagogiques dans le cadre de la réforme du permis de conduire ?, précité.

La convention conclue entre l'État et les sociétés d'assurance devrait orienter prioritairement le financement sur les actions de prévention destinées aux jeunes en milieu scolaire mais également lors du SNU ou du service civique. Ces fonds permettraient de financer l'acquisition et l'animation de matériels pédagogiques innovants comme des simulateurs de conduite. Il pourrait également être envisagé de financer des actions de formation d'accompagnateurs bénévoles à la conduite accompagnée et supervisée. Outre les conséquences sur la sécurité routière, ces actions, particulièrement pour les jeunes conducteurs, sont un levier pour agir sur le montant des primes d'assurance. En effet, si l'accessibilité financière du permis de conduire est essentielle, le surcoût de l'assurance est également un frein.

Le conducteur novice n'ayant pas d'antériorité pour les trois années précédentes subit une surprime de 100 % réduite à 50 % s'il ne déclare pas d'accident⁴⁵. Or, si les accidents des deux premières années de conduite sont en voie de stabilisation, leur nombre est quatre à cinq fois supérieur à celui des conducteurs plus aguerris. Aider les jeunes conducteurs à adopter les bonnes attitudes, à développer une éco-conduite, à prendre conscience qu'après l'obtention du permis ils sont toujours en phase d'apprentissage, contribuera à limiter les coûts d'assurance et d'entretien du véhicule. C'est probablement la voie à suivre, même si, paradoxalement, l'ensemble des acteurs rencontrés par la mission a souligné que les jeunes qui maîtrisent bien la conduite ont parfois « trop confiance en eux ». Il faudrait sans doute aller au-delà, en multipliant les initiatives permettant aux jeunes conducteurs de réduire le montant de leur prime d'assurance s'ils acceptent que, pendant les trois premières années, l'assureur puisse mesurer la qualité de leur conduite *via* un boîtier placé dans le véhicule. Les assureurs proposent également, en lien avec les plateformes, des solutions visant à diminuer le prix de l'assurance. Par exemple, les néo conducteurs peuvent s'engager à reprendre une heure de conduite tous les deux mois pendant un an, voire bénéficier d'une suppression du malus en cas d'accident, pendant la période probatoires, après un accident, ils acceptent de prendre six heures de conduite supplémentaires.

Les assureurs disposent en leur sein d'équipes dédiées à la prévention routière qui interviennent en amont de l'obtention du permis (éducation nationale) et après son obtention (dans les entreprises). Elles bâtissent également des partenariats avec des solutions innovantes de prévention et de sécurité routière. Les constructeurs pourraient également être associés, par la mise à disposition de matériel et d'animation de stages sur des circuits.

2. Faire du candidat le pivot du système : reconstruire le parcours d'acquisition du permis de conduire autour de ses besoins

2.1. Le secteur de l'apprentissage de la conduite est en mutation

Le secteur de l'apprentissage de la conduite compte en France plus de 12 000 écoles de conduite en 2016 et 8 300 établissements actifs, en 2017, selon Xerfi⁴⁶.

⁴⁵ Article A335-9-1 du code des assurances.

⁴⁶ Xerfi analyse les comportements et les performances d'un ensemble de sociétés intervenant dans le secteur. Les entreprises retenues dans l'analyse sont celles ayant déposé leurs comptes sur l'ensemble de la période étudiée. La méthode exclut par construction les entités disparues ainsi que celles récemment créées. En 2016, le chiffre d'affaires moyen des 289 entreprises retenues était de 331 k€ et le chiffre d'affaires médian était de 291 k€. Xerfi France, *Les auto-écoles*, septembre 2017.

Le chiffre d'affaires global des écoles de conduite se réduit en volume. En effet, le revenu moyen par candidat inscrit est en recul depuis la mise en œuvre de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015. Les mesures prises pour réduire les délais de passage à l'examen (les préfetures sont dans l'obligation de fournir aux candidats une place d'examen en moins de deux mois) ont eu pour conséquence de diminuer le nombre d'heures moyennes facturées aux élèves.

L'évolution des modes de déplacement, en particulier chez les jeunes urbains, qui sont de plus en plus nombreux à privilégier les transports en commun ou des solutions comme le covoiturage, tend à réduire la demande. La concurrence intra-sectorielle s'est accrue avec l'arrivée de nouveaux acteurs comme les plateformes qui se différencient par des tarifs inférieurs à ceux des structures classiques, entraînant une baisse de l'activité en valeur.

Cette dynamique a eu des conséquences sur l'emploi dans le secteur. Ainsi, en 2017, près de 22 000 personnes⁴⁷ (28 000 selon Xerfi) travaillaient au sein d'une auto-école, soit une baisse de près de 2,3 % des effectifs par rapport à 2016.

Selon le ministère de l'Intérieur (extraction à partir de l'outil Rafael), le solde annuel d'agrément d'auto-écoles (création - retrait) était positif jusqu'en 2015. Depuis 2016, le solde d'agréments s'est inversé. En effet, le nombre de retraits d'agréments a augmenté de 90 % entre 2013 et 2018 et atteint le chiffre de 2 400 retraits, dont la moitié pour cessation d'activité et plus de 900 pour défaut de conformité⁴⁸. En 2016, selon l'INSEE, le secteur a réalisé un chiffre d'affaires de 1,8 milliards d'euros pour un excédent brut d'exploitation de 156 millions d'euros (soit 8,2 %)⁴⁹. En 2017, selon Xerfi, cet excédent serait même tombé à 4,5 % du chiffre d'affaires, soit un recul de 1 point au regard de 2016 (cf. infra). Le taux de résultat net a suivi une trajectoire similaire, et recule à 1,6 % du chiffre d'affaires (soit une baisse de 2,4 points en deux ans). Cette dégradation des marges a mis de nombreuses écoles de conduite en situation financière difficile. Le taux de défaillance du secteur a ainsi atteint 4,1 % en 2017 (contre 1,6 % en 2015).

Selon Xerfi, « en parallèle de la baisse de l'activité, les auto-écoles ont dû faire face à une nouvelle augmentation de leurs charges. Le renchérissement des prix du carburant et des primes d'assurance, ajouté à des charges locatives et des frais de personnel élevés, ont pénalisé la rentabilité des opérateurs. Une situation qui a entraîné un recul du taux d'EBE des auto-écoles, qui est tombé à 4,5 % du chiffre d'affaires en 2017 (-1 point par rapport à 2016). Le taux de résultat net a suivi une trajectoire similaire, et recule à 1,6 % du chiffre d'affaires (soit une baisse de 2,4 points en deux ans). Cette dégradation des marges a mis de nombreuses auto-écoles dans le rouge. Le taux de défaillance du secteur a ainsi atteint 4,1 % en 2017 (contre 1,6 % en 2015). Dans un contexte de ralentissement de l'activité, les auto-écoles ont dû composer avec une nouvelle augmentation des autres achats et charges externes, dont le poids par rapport au chiffre d'affaires n'a pas cessé de progresser depuis trois ans (+3,3 points en 2017). Une hausse liée principalement aux dépenses engendrées par les renouvellements de véhicules. Les gérants d'auto-écoles privilégient de plus en plus le recours à des locations longues durées (LOA) à des achats de véhicules, ce qui entraîne un renchérissement des charges au détriment des investissements. Par ailleurs, les opérateurs ont également subi une nouvelle hausse de leurs charges locatives. En parallèle, les frais de personnel sont restés à un niveau élevé, à plus de 60 % du chiffre d'affaires (+0,6 point par rapport à l'exercice précédent). Nombre des acteurs du secteur sont des petites entreprises, qui sont dans l'obligation de

⁴⁷ Insee, Esane - Données issues des liasses fiscales des unités économiquement actives, sur la base de la NAF « 8553Z - Enseignement de la conduite » : les écoles de conduite préparant aux différents types de permis de conduire, les écoles de vol, voile et navigation ne délivrant pas de certificats ou de permis commerciaux.

⁴⁸ Pour 2018, Infogreffe recense 234 liquidations judiciaires, soit 13,24% des retraits d'agrément (1767 retraits recensés dans Rafael). Pour 2017, ces chiffres sont respectivement de 168, soit 11,2% (1496 retraits recensés).

⁴⁹ Idem *supra*.

maintenir un nombre de salariés suffisant pour pouvoir assurer les prestations d'enseignement de la conduite, quel que soit le niveau de l'activité. Elles ont donc une marge de manœuvre très réduite, qui ne leur permet guère d'ajuster leurs effectifs pour limiter leurs charges. »

Tableau 1 : Compte de résultat d'une -auto-école « moyenne », évolution 2014-2017

Poste	2014	2015	2016	2017
CHIFFRE D'AFFAIRES NET	160 576 €	159 552 €	156 481 €	154 141 €
Ventes de marchandises	3 068 €	2 745 €	2 906 €	2 906 €
achats de marchandises	- 484 €	- 484 €	- 484 €	- €
variation des stocks de marchandises	- €	- €	- €	- €
Coût des marchandises vendues	- 484 €	- 484 €	- 484 €	- 484 €
MARGE BRUTE	159 678 €	159 839 €	160 000 €	159 839 €
Autres achats et charges externes corrigées	- 50 858 €	- 51 342 €	- 53 280 €	- 54 248 €
Autres produits	807 €	807 €	969 €	969 €
Autres charges	- 323 €	- 323 €	- 323 €	- 484 €
VALEUR AJOUTEE CORRIGEE	109 304 €	108 981 €	107 205 €	106 075 €
Subventions d'exploitation	161 €	161 €	323 €	323 €
Impôts et taxes	- 3 391 €	- 3 552 €	- 3 875 €	- 3 875 €
Frais de personnel (y compris participation et CICE)	- 93 804 €	- 93 966 €	- 94 935 €	- 95 258 €
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	12 270 €	11 625 €	8 880 €	7 265 €
Solde reprises – dotations aux provisions	1 453 €	1 615 €	1 615 €	1 615 €
Dotations aux amortissements	- 4 682 €	- 4 844 €	- 5 005 €	- 4 844 €
EXCEDENT NET D'EXPLOITATION	8 073 €	7 588 €	4 521 €	3 068 €
Solde des opérations en commun	- €	- €	- €	- €
Produits financiers	323 €	323 €	161 €	161 €
Charges financières	- 807 €	- 807 €	- 969 €	- 969 €
dont intérêts financiers	- 484 €	- 484 €	- 484 €	- 484 €
Solde des opérations financières	- 646 €	- 484 €	- 807 €	- 807 €
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	7 588 €	7 104 €	3 875 €	2 422 €
Solde exceptionnel	323 €	646 €	807 €	807 €
Impôt sur les bénéfices	- 1 130 €	- 1 130 €	- 646 €	- 484 €
RESULTAT NET	6 781 €	6 458 €	4 036 €	2 583 €
Capacité d'autofinancement avant répartition	10 172 €	9 687 €	7 427 €	5 812 €

Source : Xerfi, mission.

Le développement des écoles de conduite en ligne traduit cette mutation du secteur de la formation à la conduite. La loi du 6 août 2015 précitée a ainsi autorisé les écoles de conduite à conclure des contrats à distance et à évaluer au préalable le nombre d'heures de formation nécessaires à l'élève à l'intérieur du véhicule de conduite et non dans un local commercial dédié.

Les plateformes, comme tous les exploitants d'écoles de conduite, sont agréées par le préfet du département d'implantation de l'établissement⁵⁰. Pour se développer, elles ont besoin d'un agrément national et non départemental (elles interviennent sur toute la France). Telle est d'ailleurs l'analyse de l'administration. En revanche, les organisations professionnelles ont engagé des actions judiciaires pour que cet agrément soit départemental. La Cour d'appel de Paris, dans un arrêt du 11 janvier 2018, estime qu'en l'état actuel de la réglementation, la portée de l'agrément est nationale⁵¹. Pour la mission, il importe désormais de clarifier ce point en modifiant l'article R. 213-1 du code de la route.

⁵⁰ L'article R. 213-1 du code de la route prévoit que « les agréments visés à l'article L. 213-1 sont délivrés pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu d'implantation de l'établissement ».

⁵¹ Le juge s'est appuyé sur la nature nationale des autorisations d'enseigner, pour en conclure que la société est autorisée à enseigner la conduite au niveau national et que l'agrément est national. En l'espèce, elle indique que la

Afin de garantir et de contrôler, d'une part, le respect de l'obligation des 20 heures minimum de conduite et, d'autre part, la qualité de l'accompagnateur ; le livret d'apprentissage devrait être obligatoirement produit à l'examineur lors de l'épreuve pratique. Le livret d'apprentissage est fourni à chaque élève par l'école de conduite. Les éditeurs pédagogiques ont développé des applications permettant sa dématérialisation, avec un volet élève et un volet école de conduite⁵². Il précise l'ensemble des compétences à acquérir au cours de la formation. Il se compose, d'un préambule⁵³, d'une partie pédagogique et d'une partie administrative qui retrace notamment si l'élève a bénéficié de la conduite accompagnée ou supervisée. Le livret d'apprentissage mentionne la date à laquelle l'élève a réussi l'évaluation de formation initiale et a atteint le niveau de compétence requis. L'élève en est propriétaire.

Pour la mission, ce livret devrait également mentionner, pour chaque heure de conduite, le nom de l'école de conduite et du moniteur (en spécifiant le numéro porté sur son autorisation d'enseigner⁵⁴).

Pour les candidats libres, ce livret pourrait être complété sur le portail mis en place par la DSR. Le nom de l'accompagnateur bénévole et le numéro de son permis de conduire (qui doit être en cours de validité depuis 5 ans sans interruption) seraient précisés pour chaque heure de conduite.

Ce livret est actuellement régi par l'arrêté du 29 juillet 2013 relatif au livret d'apprentissage à la catégorie B du permis de conduire. Ce texte devra être modifié afin de rendre la production du livret obligatoire lors du passage de l'examen pratique. Au-delà, les contrôles de ce livret devront être expressément prévus et les fausses déclarations sanctionnées.

Proposition n° 10 : L'article R. 213-1 du code de la route prévoit que : « Les agréments visés à l'article L. 213-1 sont délivrés pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu d'implantation de l'établissement ». La mission propose de le compléter par les mots « Cet agrément a une portée nationale ».

Proposition n° 11 : compléter le livret d'apprentissage par la précision de l'identité du moniteur et le numéro de son autorisation d'exercer ou de l'accompagnateur bénévole et de son numéro de permis de conduire et rendre la présentation de ce livret obligatoire lors de l'épreuve pratique.

Les prestations relatives au permis de conduire sont soumises à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à hauteur de 20 % conformément à la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 précitée, à l'instar de toutes les activités commerciales. Toutefois, si le permis de conduire devait être considéré comme un diplôme accessible à tous, il pourrait de ce fait bénéficier d'un taux de TVA adapté, c'est-à-dire une TVA réduite. En l'état actuel de la réglementation, revoir ce taux n'est pas possible.

La mission souligne que la Commission Européenne a ouvert un débat le 18 janvier 2018 pour une TVA adaptée à chaque pays et, ainsi, permettre plus de souplesse en matière de taux de TVA.

société Marianne Formation (Ornikar) a obtenu le 31 mars 2016 un agrément par la Préfecture de Loire-Atlantique lui permettant d'enseigner la conduite et d'animer les stages de sensibilisation « *sur l'ensemble du territoire national* ». Ainsi la société a rempli l'obligation donnée par la Cour d'appel de Paris dans un arrêt précédent en date du 3 décembre 2015 de disposer d'un agrément.

⁵² Certaines écoles de conduite utilisent des tablettes pour suivre la progression des levées et dispenser les leçons de circulation).

⁵³ Le préambule répond à cinq questions : Pourquoi mieux apprendre à conduire ? Quelle est l'utilité de votre livret d'apprentissage ? Quel programme de formation ? Comment sont évalués vos progrès ? Comment se déroule l'examen ?

⁵⁴ Ce numéro est disponible dans l'application Rafael.

Une fois cette directive adoptée, la mission propose d'examiner une baisse de la TVA dans l'objectif de réduire le coût du permis. Cependant, dans le contexte de baisse de rentabilité des écoles de conduite décrit plus haut, il conviendra de veiller à ce que les fruits de cette diminution ne soient pas captés par ces établissements. L'expérience menée sur la TVA dans la restauration a montré que seuls 20 % de la baisse avait été répercutés au consommateur⁵⁵.

Proposition n° 12 : examiner une baisse de la taxe sur la valeur ajoutée pour les prestations relatives au permis de conduire dès lors que la directive en projet proposée par la Commission européenne sera adoptée.

2.1.1. La sociologie des auto-écoles tend à se modifier

Les écoles de conduite, pour 45 % d'entre-elles, sont sans employé (avec uniquement un chef d'entreprise). Ce chiffre est en recul de quatre points depuis 2014, ces structures étant plus sensibles aux difficultés liées à la concurrence. Le secteur se reconfigure, même lentement. Des auto-écoles rejoignent les réseaux associatifs historiques (la mission n'a pas recueilli de chiffres).

Tableau 2 : Réseaux d'auto-écoles les plus significatifs

Acteur	Implantation	Type d'auto-école	Mode de développement	Date de création	Nombre d'agence	Salariés	Nombre de personnes formées / an
ECF	Nationale	Classique	Association	1969	1 180	4 000	250 000
CER	Nationale	Classique	Association	1983	550	1 000	
CITY' ZEN	Nationale	Classique	Franchises	nd	102	nd	nd
INRI'S	Ile de France/ Picardie /Aquitaine	Classique	Licence de marque	2003	101	nd	nd
CIR +	Multirégionale	Classique	Association	1993	36	nd	nd
PERMIS PAS CHER	Multirégionale	Classique	nd	2012	35	nd	nd
Auto- école.net	Multirégionale	Hybride	Réseau de succursales	2014	20	100	30 000
Ornikar	Nationale	Plateforme	Partenariats	2014	-	36 et 300 moniteurs indépendants	55 000
Lepermislibre	Nationale	Plateforme	Partenariats	2015	-	10 et 130 moniteurs indépendants	10 000

Source : mission.

Malgré les regroupements récents, le secteur demeure très atomisé. Moins d'un quart des écoles de conduite actives appartiennent à un réseau. L'arrivée des plateformes nationales n'a pas encore bouleversé l'écosystème général.

⁵⁵ Quentin Laffeter et Patrick Sillard, « L'addition est-elle moins salée ? La réponse des prix à la baisse de TVA dans la restauration en France », Institut national de la statistique et des études économiques, mai 2014.

2.1.2. Les qualifications pour exploiter une école de conduite ou devenir moniteur tendent à se réduire

- ◆ Depuis 2010, les conditions pour exploiter une école de conduite sont plus souples

Âgé au minimum de 23 ans, l'exploitant d'une école de conduite doit être titulaire du permis B depuis au moins trois ans et justifier, depuis janvier 2010, d'une expérience professionnelle d'enseignant de conduite d'au moins deux ans et égale à 3 200 heures, contre trois ans auparavant.

- ◆ La formation des moniteurs a été modifiée en 2016

Le titre professionnel d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière est nécessaire pour être moniteur. Il remplace depuis 2016 le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER). Le coût de la formation s'inscrit dans une fourchette de 4 000 à 8 000 euros⁵⁶. Elle ne requiert aucun diplôme préalable mais permet d'acquérir un niveau bac +2. Elle nécessite d'être titulaire du permis B depuis au moins deux ans. Après un tronc commun pour l'enseignement de la conduite de véhicules légers, deux mentions peuvent compléter la formation : deux-roues et groupe lourd. Le titre professionnel donne aux enseignants les compétences nécessaires pour utiliser les simulateurs de la façon la plus pédagogique possible. En revanche, le répertoire emploi activité et compétences (REAC) du titre professionnel pourrait, dès 2019, être renforcé sur ce point. Par ailleurs, les inspecteurs et délégués du permis de conduire sont sensibilisés, lors de leur formation, aux troubles de l'apprentissage, notamment des personnes souffrant de troubles dys. Il serait souhaitable que cette sensibilisation soit également intégrée dans la formation des moniteurs d'auto-écoles. Par ailleurs, l'exercice de cette profession nécessite l'obtention d'une autorisation préfectorale d'enseigner, renouvelable tous les cinq ans.

Pôle emploi a indiqué à la mission que le nombre de demandeurs d'emploi inscrits dans le métier de moniteur auto-école était de 5 200 en décembre 2018 (5 649 600 demandeurs d'emploi inscrits au 3ème trimestre 2018) et le nombre d'offres d'emploi relatives à ce métier de 1 500 en moyenne par trimestre. Sur la période courant de janvier 2016 à mai 2018, 4 196 demandeurs d'emploi ont été formés à ce métier. Le taux de retour à l'emploi des demandeurs d'emploi formés à ce métier atteint 67.8 % pour la période de janvier 2016 à septembre 2017 (dernier chiffre publié) contre un taux moyen de retour à l'emploi pour l'ensemble des formations de 57.2 % pour la même période.

Les moniteurs d'auto-écoles sont soumis à la convention collective nationale du commerce et de la réparation de l'automobile, du cycle et du motocycle et des activités connexes, ainsi que du contrôle technique automobile depuis 2009 (auparavant, ils bénéficiaient de leur propre convention). Le salaire d'un moniteur d'auto-école est de 1 550 euros bruts⁵⁷ en début de carrière. En 2017, le salaire médian des moniteurs d'auto-école était de 1 475 euros nets pour les femmes et de 1 554 euros nets pour les hommes. Pour les directeurs d'écoles de conduite, le salaire médian atteint 1 989 euros pour les femmes et 2 518 euros pour les hommes⁵⁸.

⁵⁶ Le diplôme peut s'acquérir par formation continue, validation des acquis de l'expérience (VAE) ou faire l'objet d'un parcours progressif en auto-école avec une autorisation temporaire restrictive d'enseigner (ATRE). La formation peut être financée par pôle emploi, les collectivités locales ou via le CPF.

⁵⁷ Centre d'Information et de Documentation Jeunesse (CIDJ), 2018.

⁵⁸ Sites moniteurs d'auto-écoles et salaires moyens.com sur la base des données de l'INSEE.

Les plateformes ont indiqué à la mission qu'en régime d'autoentrepreneur (les plateformes ont recours à des moniteurs prestataires et non-salariés) les moniteurs perçoivent entre 22 et 23 € net de l'heure (après la rémunération du service de la plateforme) soit environ 3 000 € de chiffre d'affaires par mois (sur une base de 35 heures) auquel il convient de retrancher les frais de location ou d'amortissement du véhicule, l'assurance, l'essence, la mutuelle et les autres frais, ce qui conduit à un salaire net avant impôt⁵⁹ de 1 700 € par mois.

La mission a pris note de l'actualité juridique concernant les questions de droit du travail.

Le 28 novembre 2018, la chambre sociale de la Cour de Cassation a rendu un arrêt dans lequel elle a requalifié en contrat de travail la relation contractuelle de prestataire entre un livreur et une plateforme numérique (société Take eat easy). Cette dernière (la société a été liquidée) était une plateforme et une application dont l'objet portait sur la mise en relation des restaurateurs partenaires, des clients passant commande de repas par le truchement de la plate-forme et des livreurs à vélo exerçant leur activité sous un statut d'indépendant. Le juge en dernier ressort a conclu qu'il existait bien une relation de subordination entre la société et ses employés et donc que la relation contractuelle était en fait un contrat de travail.

Le 10 janvier 2019, la Cour d'Appel de Paris a également requalifié en contrat de travail la relation entre un chauffeur indépendant et la société Uber. La cour d'appel mentionne « *un faisceau suffisant d'indices* » qui caractérise « *le lien de subordination* ». Elle indique par ailleurs qu'« *une condition essentielle de l'entreprise individuelle indépendante est le libre choix que son auteur fait de la créer (...), la maîtrise de l'organisation de ses tâches, sa recherche de clientèle et de fournisseurs* ». Elle rappelle que le conducteur s'est engagé auprès d'Uber en signant un « *formulaire d'enregistrement de partenariat* », mais aussi en obtenant « *sa carte professionnelle de conducteur de VTC* » et en s'inscrivant « *au registre Sirene, en tant qu'indépendant* ».

Si l'objet ici n'est pas de lancer dans une analyse juridique de fond sur le statut des autoentrepreneurs travaillant pour des plateformes en ligne (définies à l'article L.111-7 I du code de la consommation), force est de constater que les juges sont régulièrement appelés à se prononcer ; les plateformes proposant l'enseignement du permis de conduire pourraient également faire l'objet de procédures similaires.

D'ailleurs, le juge administratif a eu à se prononcer sur la fermeture administrative de la plateforme d'auto-école Le Permis Libre pour trois mois du fait de contrôles menés par la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation et de l'emploi (DIRECCTE) du Rhône en invoquant le statut de 49 enseignants indépendants qui « *auraient dû être déclarés comme salariés* ». Dans un jugement en date du 20 novembre 2018, le tribunal administratif de Lyon a annulé partiellement l'arrêté préfectoral de fermeture administrative en ce que cette fermeture excédait un mois et quinze jours mais n'a pas requalifié « *l'infraction au code du travail reprochée à cet établissement, consistant à dissimuler l'emploi de moniteurs d'auto-école en les plaçant sous des statuts de prestataires indépendants* ».

⁵⁹ Le taux de cotisations sociales de l'autoentrepreneur est de 24,48% pour les prestations de services commerciales et artisanales ainsi que pour les activités libérales. Ce taux est de 22% pour les micro-entrepreneurs. Les autoentrepreneurs bénéficiaires de l'ACCRE (Aide au chômeur créant ou reprenant une entreprise) jouissent d'un taux réduit de cotisations sociales. Les charges des autoentrepreneurs sont composées de l'ACCRE, des prélèvements sociaux (CSG, CRDS et contribution solidarité) et des cotisations sociales au titre de la retraite et de la santé.

2.2. Garantir la transparence au consommateur sur le coût et la qualité de la prestation

Les écoles de conduite « classiques » assurent un rôle essentiel dans la formation du conducteur (elles forment 99,3 % des personnes qui se présentent à l'épreuve pratique du permis B⁶⁰).

La France se situe dans la moyenne des coûts de pays européens, avec un permis autour de 1 600 euros selon Xerfi et 1 800 euros selon Permis mag⁶¹ (sur une moyenne de 35 heures : 20 premières heures obligatoires plus 15 heures supplémentaires), la mission n'a pas eu accès à des données plus récentes depuis la mise en place de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015. En 2016, le prix d'une heure de conduite moyenne était de 43 euros⁶³ en auto-école « classique » (entre 35 et 65 euros sur le territoire national) et le prix du forfait de 20 heures compris entre 700 euros à Lille et 1 425 euros à Paris soit 1155 euros en moyenne.

Il convient d'insister sur le fait que le coût de cette formation relève de réalités différentes, en fonction du nombre d'heures de cours individuels, de la qualité de la pédagogie, du taux de réussite à l'examen... Cela varie d'une école de conduite à une autre et surtout entre les métropoles et les zones rurales. Par ailleurs, les pratiques contractuelles des établissements ne respectent pas toujours la réglementation protégeant le consommateur.

Il convient de noter que les Pays-Bas ont un coût moyen de 2 050 euros et l'Espagne un coût moyen de 1 300 euros. La France reste une exception en ne soumettant pas le permis à une procédure de renouvellement.

Tableau 3 : Comparaison des formations européennes au permis de conduire

Pays	Coût moyen de la formation	Conditions de passage	Permis à points	Renouvellement du permis	Autorité responsable	Frais payés par le candidat
Allemagne	1 800	5 fois 45 minutes de conduite en campagne 4 fois 45 min sur autoroute 3 fois 45 min la nuit	Permis à 0 point (avec accumulation de points en cas d'infraction)	Tous les 15 ans	Privé	91,75 €
Espagne	1 300	Pas d'heure minimum obligatoire	Permis à 12 points	Tous les 10 ans	nd	nd
France	1 600	20 heures de leçons minimum pour les cas de conduite accompagnée ou supervisée	Permis à 12 points	Jamais	État/Ministère de l'Intérieur	0 €
Pays-Bas	2 050	Pas d'heure minimum obligatoire	Pas de permis à points	Tous les 10 ans	Agence	94,24 €

⁶⁰ Par référence aux candidats libres inscrits en 2017.

⁶¹ <https://www.permismag.com/rentabilite-des-auto-ecoles-en-france/>

⁶² Enquête réalisée en juin 2016 par UFC-Que choisir.

⁶³ <https://www.permismag.com/rentabilite-des-auto-ecoles-en-france/>

Pays	Coût moyen de la formation	Conditions de passage	Permis à points	Renouvellement du permis	Autorité responsable	Frais payés par le candidat
Royaume-Uni	1 600	Pas d'heure minimum obligatoire	Permis à 0 point (avec accumulation de points en cas d'infraction)	Tous les 10 ans	Agence	68,87 €

Source : ministère de l'Intérieur, Xerfi, mission.

Au-delà de la réforme portée par la loi du 6 août 2015 précitée, le consommateur, l'élève d'école de conduite, doit être au cœur des préoccupations. Il doit pouvoir bénéficier d'une information complète et transparente avant de s'engager avec un professionnel. Son choix doit pouvoir être éclairé. La France impose 20 heures de formation obligatoire en auto-école, ce qui n'est pas le cas dans les autres pays (sauf pour la conduite d'une voiture avec boîte automatique où cette durée est de 13 heures). Le nombre d'heures minimum pour passer le permis pourrait faire l'objet d'un débat public.

2.2.1. Rendre les coûts plus transparents

La mission a recueilli une remarque récurrente lors des auditions qu'elle a menées : la constitution des coûts d'apprentissage du permis de conduire avec une école de conduite « classique » est difficile à anticiper et à comprendre pour les candidats. Elle s'apparente à un « trou noir » et certains candidats affirment même qu'ils ne comptent plus les sommes dépensées pour obtenir le permis de conduire.

La Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) confirme ces éléments. Dans une synthèse des résultats d'enquêtes menées en 2016 et 2017 auprès du secteur de l'enseignement de la conduite, elle a relevé les anomalies relatives à l'information du consommateur, notamment concernant les prix et la durée réelle de « l'heure de conduite ».

Il convient avant tout de préciser que ces anomalies présentent des disparités *infra* régionales fortes. Elles portent principalement sur la réglementation spécifique aux contrats d'enseignement et sur l'information du consommateur. Les anomalies ont trait à l'information précontractuelle du consommateur et l'affichage des prix à l'intérieur ou à l'extérieur de l'établissement, souvent peu visible ou lisible. Dans quelques cas relevés par la DGCCRF, la documentation des professionnels ne mentionnait pas les conditions de formation, de présentation aux examens théoriques et pratiques, de constitution du dossier et de sa restitution. La réalisation d'une évaluation préalable du candidat avant la conclusion d'un contrat écrit est également assez peu respectée.

Globalement, la DGCCRF relève l'apparition de nouveaux frais pour contourner l'encadrement prévu par la réglementation. La campagne de contrôle de 2017 a permis de faire ressortir des clauses contractuelles abusives (résiliation de plein droit et ses conséquences financières, modification de tarifs, facturation des leçons ou cours non décommandés 48 heures à l'avance, frais de recouvrement à la charge du consommateur) mais aussi, pour plus de 20 % des entreprises contrôlées, des anomalies quant à la remise de note et au formalisme de la facture ou à la facturation de frais de clôture interdits par la réglementation (pratique relevée dans 17 % des cas). La DGCCRF note que ce dernier point s'est accentué en 2018 avec l'inscription électronique, plus consommatrice de temps pour les auto-écoles, et la création de frais annexes pourtant interdits.

La rédaction d'un contrat-type pourrait faire l'objet d'une concertation des acteurs sous l'égide du Conseil national de la consommation. Dans un premier temps, il pourrait être proposé aux écoles de conduite, afin de bénéficier d'un retour d'expérience et de le consolider puis, dans un second temps, son usage serait rendu obligatoire. Certaines mentions comme la possibilité de bénéficier de la conduite supervisée devraient figurer obligatoirement dans ce contrat-type afin de diffuser cette pratique mais aussi, le prix de l'intégralité des prestations possibles, le recours ou non à un simulateur, le prix d'une heure de simulateur et les modalités d'accompagnement de cet enseignement⁶⁴, les cours dispensés en ligne ou en collectif ...

La réforme de 2015 permet aux écoles de conduite de procéder gratuitement à un certain nombre d'actes comme l'obtention d'un numéro d'enregistrement préfectoral harmonisé (NEPH) auprès de l'agence nationale des titres sécurisés (ANTS). Dès lors, les écoles de conduite sont prescriptrices en matière de centre d'examen pour l'épreuve théorique générale (ETG). En effet, elles peuvent inscrire elles-mêmes les élèves ou leur indiquer dans quel centre se rendre, ce qui a pour effet de renforcer la position dominante de certains acteurs titulaires du marché du passage de l'ETG. Afin de favoriser la concurrence, il conviendrait que les auto-écoles informent les élèves des possibilités de centre d'examen et que chaque d'entre eux s'inscrive de lui-même et obtienne gratuitement un numéro d'enregistrement préfectoral harmonisé (NEPH) auprès de l'agence nationale des titres sécurisés (ANTS)⁶⁵. Le portail (cf. 2.2.2) permettra de rendre cette information facilement accessible et de l'accompagner d'une carte interactive indiquant les centres d'examens les plus proches de leur domicile.

Il a été indiqué à la mission que certaines des sociétés attributaires de l'appel d'offres avaient mis en place des pratiques commerciales agressives. Il conviendra de vérifier que ces pratiques respectent un code de déontologie (montant maximum des cadeaux, récurrence) encadré par le secteur et auquel tous les syndicats professionnels devraient adhérer.

Les contrôles menés par la DGCCRF et les inspecteurs du permis de conduire (IPCSR) doivent pouvoir être menés sur tous types d'écoles de conduite. Pour cela ils doivent avoir accès en toute transparence à l'intégralité des rendez-vous fixés par les plateformes (que ce soit pour des cours collectifs pour l'examen théorique ou des cours de pratique). Les plateformes devront être en mesure de prouver que tous leurs moniteurs prestataires sont bien titulaires des diplômes requis. Les contrôles pourraient également être plus articulés entre ceux menés par la DGCCRF et ceux menés par la DSR.

La DGCCRF mène actuellement un contrôle des écoles de conduite, y compris des plateformes. Pour ces dernières, la DGCCRF a indiqué à la mission que l'enquête est effectuée par le Service National des Enquêtes, qui gère le centre de surveillance du commerce électronique. Plusieurs points sont contrôlés tels que la communication des sites concernant les offres, les dispositions spécifiques concernant la publicité des prix et la présence de clauses abusives, les relations des plateformes avec les moniteurs indépendants ou la location de véhicules à double-commande. La DGCCRF ne contrôle pas les moniteurs indépendants eux-mêmes mais les aspects relatifs à leurs relations avec les plateformes. Les résultats seront disponibles en milieu d'année 2019.

⁶⁴ La DGCCRF pourrait étudier les modalités de plafonnement du tarif d'une heure de simulateur.

⁶⁵ Les frais retenus par l'auto-école pour ce service sont très difficiles à tracer car ils sont inclus dans un « forfait ».

Encadré 3 : Article L. 213-1 du code de la route relatif aux conditions nécessaires à l'enseignement de la conduite

L'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur d'une catégorie donnée et de la sécurité routière ainsi que l'animation des stages de sensibilisation à la sécurité routière mentionnés à l'article L. 223-6 ne peuvent être organisés que dans le cadre d'un établissement dont l'exploitation est subordonnée à un agrément délivré par l'autorité administrative.

L'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur d'une catégorie donnée et de la sécurité routière est dispensé, au sein des établissements mentionnés au premier alinéa du présent article, par les titulaires d'une autorisation d'enseigner mentionnée à l'article L. 212-1. La proportion maximale des personnes en cours de formation mentionnées au 3° du I de l'article L. 212-2 est déterminée, au regard de l'effectif total des enseignants de la conduite et de la sécurité routière de l'entreprise, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

La formation, à titre onéreux, des candidats à l'un des titres ou diplômes exigés pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite des véhicules à moteur d'une catégorie donnée et de la sécurité routière ne peut être dispensée que dans le cadre d'un établissement dont l'exploitation est subordonnée à un agrément délivré par l'autorité administrative.

Source : code de la route.

Proposition n° 13 : définir et diffuser un contrat type (proposé par la DGCCRF) afin de garantir au candidat la transparence dans son parcours d'apprentissage de la conduite.

2.2.2. Rendre la qualité de la prestation plus transparente

La délégation à la sécurité routière (DSR) est en capacité de calculer les taux de réussite à l'épreuve pratique par école de conduite. En effet, elle dispose, pour chaque centre d'examen, du nombre de passage de l'examen pratique par auto-école et du nombre de succès. Des comparateurs de coût du permis obtiennent d'ailleurs ces données auprès de l'administration et les publient sur leur site. La DSR propose de les publier sur une carte interactive qui permettrait aux candidats de connaître les résultats obtenus par chaque auto-école. Afin de neutraliser les résultats extrêmes susceptibles de fausser l'analyse, il semble plus pertinent de retenir le taux médian. Le taux de réussite médian est la valeur au-dessus de laquelle 50 % des candidats ont réussi l'examen. Afin de compléter ces données, et de prévenir d'éventuels effets pervers, ce taux de réussite pourrait être corrélé au nombre moyen d'heures de conduite prises par les candidats. Les écoles de conduite pourraient d'ailleurs les compléter en définissant, si elles le souhaitent, des « profils types ». Si les candidats libres fournissent le nom de l'auto-école en ligne avec laquelle ils ont suivi les cours de conduite, cette information pourra également figurer sur le site. Aujourd'hui, certaines plateformes publient des taux de réussite alors que, faute de déclaration, ils ne peuvent matériellement être calculés.

Sur cette carte interactive pourraient figurer les taux de réussite nationaux et par département. Pour information, de 2015 à juin 2018, le taux de réussite était de 57,57 % à la première présentation et de 57,06 % toutes présentations confondues⁶⁶. Enfin, elle pourrait être enrichie par la localisation des centres d'examens d'épreuves théoriques mis en place par l'ensemble des opérateurs.

⁶⁶ Délégation à la sécurité routière : évolution des taux de réussite au permis B – Année 2015 à juin 2018 (novembre 2018).

Une autre donnée intéressant les candidats est le délai d'attente pour passer l'épreuve pratique. Le délai moyen mensuel mesure le délai d'attente des candidats qui se présentent, pour un mois donné, après un premier échec, à l'épreuve pratique du permis B au plus tôt une année avant ce mois. Ce délai n'est pas toujours pertinent. En effet, il ne tient pas compte des délais de formation inhérents au candidat lui-même. Ainsi, par exemple, un étudiant peut décider de différer le passage de l'épreuve pratique après ses examens. Le taux médian mensuel est plus probant. Il mesure le délai en dessous duquel la moitié des candidats attend une place d'examen après un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire. Ce délai est également disponible annuellement et mesure la moyenne constatée, un mois donné, des délais médians mensuels sur les douze mois précédents. Pour la mission, il apparaît utile de diffuser cette information.

Proposition n° 14 : mettre en place (Délégation à la sécurité routière – 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, par exemple la durée précise d'un cours de conduite ; de publier les taux de réussite médians aux épreuves pratiques par école de conduite (assorti, si l'école le souhaite, d'un tableau présentant les taux de réussite en fonction d'un nombre d'heure de pratique, par profil type) ; d'accéder à l'information sur les modalités d'accompagnement financier⁶⁷.

2.2.3. Renforcer la qualité pédagogique des prestations par leur labellisation

Dans le cadre de la loi du 6 août 2015⁶⁸, le ministère de l'Intérieur a lancé une consultation pour élaborer un label en partenariat avec les organisations professionnelles du conseil supérieur de l'éducation routière dans le but de renforcer la visibilité des écoles de conduite dont l'enseignement est de qualité et reconnu par les consommateurs.

Le ministère de l'Intérieur a publié en février 2018 un arrêté portant création d'un label de qualité des formations au sein des écoles de conduite⁶⁹. Ce label, dénommé « qualité des formations au sein des écoles de conduite », a été validé par le Conseil national de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelle (CNEFOP). Un arrêté à destination des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière, exploitants des associations qui s'appuient sur la formation à la conduite et à la sécurité routière pour faciliter l'insertion ou la réinsertion sociale ou professionnelle, particuliers, services de l'État, a été diffusé.

⁶⁷ Notamment, via le portail de la Caisse des dépôts et consignations de l'onglet micro crédit (cf. infra).

⁶⁸ Article 28-IV codifié dans le code de la route à l'article L.213-9.

⁶⁹ Arrêté du 26 février 2018 portant création du label « qualité des formations au sein des écoles de conduite ».

Six critères de qualité doivent être respectés pour obtenir le label :

- ◆ l'identification précise des objectifs de la formation et son adaptation au public formé ;
- ◆ l'adaptation des dispositifs d'accueil, de suivi pédagogique et d'évaluation aux publics de stagiaires ;
- ◆ l'adéquation des moyens pédagogiques, techniques et d'encadrement à l'offre de formation ;
- ◆ la qualification professionnelle et la formation continue des personnels chargés des formations ;
- ◆ les conditions d'information du public sur l'offre de formation, ses délais d'accès et les résultats obtenus ;
- ◆ la prise en compte des appréciations rendues par les stagiaires.

Ce label permet à l'école de conduite qui se l'est vu attribuer de bénéficier, en exclusivité, d'un certain nombre de contreparties, notamment l'autorisation de dispenser les formations suivantes :

- ◆ formation requise pour les titulaires de la catégorie B du permis de conduire en vue de la conduite d'un ensemble composé d'un véhicule tracteur relevant de la catégorie B auquel est attelée une remorque dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 750 kilogrammes, lorsque la somme des PTAC du véhicule tracteur et de la remorque est supérieure à 3 500 kilogrammes sans excéder 4 250 kilogrammes ;
- ◆ formation à la conduite des véhicules équipés d'une boîte de vitesses manuelle et se traduisant par le retrait sur le permis de conduire de la restriction « conduite limitée aux véhicules à changement de vitesses automatique », hors raisons médicales ;
- ◆ formation « post-permis » pour les conducteurs novices volontaires permettant de les sensibiliser aux dangers de la route, six mois après l'obtention du permis de conduire.

Ce label permet également de proposer le dispositif du « permis à un euro par jour » et de bénéficier du référencement de l'école de conduite ou de l'association agréée sur le site de la délégation à la sécurité routière.

Ce label offre enfin la possibilité de proposer une formation financée dans le cadre du compte personnel de formation (CPF) notamment grâce à une procédure de référencement simplifiée (via le « Datadock » notamment – outil d'aide au référencement des organismes de formation) auprès des organismes financeurs, sans justifier du respect des critères de qualité auxquels doivent se soumettre l'ensemble des organismes de formation.

L'adhésion au label repose sur une démarche volontaire de la part des écoles et se concrétise par un contrat de labellisation, d'une durée de trois ans, dont la signature sera conditionnée à l'instruction d'un dossier de demande de labellisation suivie d'audits sur place. Pour procéder au renouvellement du label, l'école de conduite ou l'association agréée devra en faire la demande deux mois avant l'expiration du label.

Chaque professionnel a été directement informé de la mise en place du label par le délégué interministériel à la sécurité routière. Au 12 novembre 2018, 789 écoles de conduite avaient été labellisées ; plus de 1 000 s'étaient inscrites dans le processus. Ce dispositif remplace un conventionnement au cas par cas entre les auto-écoles et l'État pour bénéficier du financement. 4 000 écoles environ sont conventionnées. Les critères étaient très peu contraignants. Il s'agit donc d'une première étape pour la transparence envers les consommateurs et les écoles de conduite.

En l'état actuel de la réglementation, pour pouvoir accéder aux formations réservées aux entreprises labellisées et bénéficier du référencement, les plateformes doivent disposer de salles afin d'obtenir l'agrément préfectoral⁷⁰. Pour la mission, ce « label qualité », qui devait entrer en vigueur avant le 1^{er} janvier 2019, doit être étendu à l'intégralité des entreprises réalisant des formations à la conduite afin de ne pas fausser la concurrence.

La DGCCRF va dans ce sens, puisque, dans une analyse du 21 juin 2018, elle a indiqué que « *ce projet (d'arrêté) constitue une entrave anormale au développement du commerce en ligne (...) et limite artificiellement la concurrence entre différentes catégories d'opérateurs* ».

Pour autant, les dispositifs propres à chaque type de financement fixent un certain nombre de conditions. Par exemple, pour bénéficier du « permis à un euro par jour », l'école de conduite doit s'engager, par convention, à mettre en place une garantie financière renouvelée annuellement⁷¹. De même, les établissements qui proposent une formation financée dans le cadre du compte personnel de formation (CPF), en vertu des dispositions du code du travail, doivent respecter les six critères de qualité prévus par le label. Dès lors, pour la mission, il importe de concilier l'ouverture des financements à l'ensemble des acteurs et la simplification que peut représenter, pour l'école de conduite, le respect affiché d'un critère. Ainsi, toutes les écoles de conduite qui remplissent le critère relatif à la garantie financière doivent pouvoir bénéficier d'un conventionnement pour « le permis à un euro par jour » et celles qui remplissent les six critères de qualité doivent pouvoir bénéficier d'un référencement sur Datadock pour être habilitées au titre du CPF. Les écoles de conduite seraient donc fortement incitées à respecter ces critères qui leur permettent de valoriser la qualité de leurs prestations auprès de leurs clients et de leurs partenaires institutionnels.

Aussi, la mission propose de mettre en place une grille d'analyse avec des critères objectifs : garantie financière, salle de cours, simulateur labellisé mais également des critères pédagogiques permettant d'afficher une certaine qualité : cours collectifs ou non par exemple.

Ce label serait donné pour chaque personne morale disposant de l'agrément administratif. Les sociétés d'auto-écoles doivent pouvoir assurer de la qualité des prestations sur lesquelles elles s'engagent dans le temps. En effet, dans le cas des plateformes qui proposent des cours pratiques, elles doivent pouvoir mettre en place des outils de contrôle interne permettant de s'assurer de la capacité administrative mais aussi de la qualité pédagogique de l'enseignant, de porter à la connaissance du labellisateur la liste des enseignants travaillant pour la société (prestataires ou salariés), d'indiquer en temps réel où se trouve l'enseignant et que l'enseignant s'engage à respecter les termes du label.

Ces derniers éléments apparaissent comme essentiel à la mission sans quoi la labellisation pourrait être vidée de sens. Les moyens de contrôles internes devront être démontrés au labellisateur. Des moyens de contrôles externes devront être déployés et devraient pouvoir conduire au retrait du label.

⁷⁰ Arrêté du 8 janvier 2001.

⁷¹ Décret n° 2005-1225 du 29 septembre 2005 modifié instituant une aide au financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière.

Proposition n° 15 : parallèlement à la mise en place du label, il conviendra d'organiser une concertation de l'ensemble des acteurs du secteur, sous l'égide d'une personnalité qualifiée, pour définir la liste des prestations réalisées par les écoles de conduite qui seront portées à la connaissance du public sur le portail internet (proposition n° 14) notamment sur toutes les dimensions qualitatives et pédagogiques des prestations. Cette liste de critères remplacera le label actuel. Les conditions pour bénéficier des aides publiques ne seront pas liées au respect de tous les critères de cette liste. Cette dernière devra être mise en place dans un délai de six (6) mois à compter de la remise de ce rapport. Les contrats de labellisation déjà conclus ne seront pas remis en question.

2.2.4. Renforcement pédagogique des acteurs de la formation

Le contenu du programme qu'il est impératif de maîtriser pour obtenir le permis de conduire B figure à l'arrêté du 13 mai 2013 relatif au référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne. Cet arrêté promeut une pédagogie basée sur l'acquisition des quatre compétences décrites ci-dessous.

- ◆ Assumer personnellement ses responsabilités citoyennes, juridiques et sociales

Au-delà de la simple application des règles, le conducteur doit comprendre le pourquoi de la réglementation relative à la conduite.

Il doit également prendre conscience des facteurs agissant sur le niveau de risque et comprendre les interactions entre ces facteurs. Il tiendra ainsi compte en circulation de ses capacités et de ses limites. Il devra anticiper pour adopter une conduite apaisée. Cela lui permettra également de comprendre, en les manipulant, le rôle des éléments du véhicule utiles à une conduite sûre et économe et de prendre conscience des liens entre le développement durable et la mobilité.

Enfin, il devra prendre conscience du rôle de l'éducation et de la formation dans la construction de ses compétences de conduite et de son accès à l'autonomie.

- ◆ Utiliser un véhicule à moteur rationnellement et en sécurité

Le conducteur doit déplacer le véhicule en situation de conduite normale à partir de la compréhension des risques. Il comprend, en les manipulant, le rôle des éléments du véhicule utiles à une conduite sûre et économe. Il déplace le véhicule en situation complexe à partir de la compréhension des risques.

Il prend conscience des facteurs agissant sur le niveau de risque et comprend les interactions entre ces facteurs. Il comprend les influences des caractéristiques physiologiques, psychologiques et sociales sur le comportement des conducteurs. Il comprend les influences de ses caractéristiques personnelles sur sa conduite.

- ◆ Préparer ses trajets et conduire le véhicule de façon autonome dans les situations de circulation simples ou complexes

Le conducteur doit comprendre l'intérêt de la réglementation routière. Il doit déplacer le véhicule en situation de conduite normale à partir de la compréhension des risques, en anticipant et en maîtrisant les espacements nécessaires à une conduite sûre.

Il sait adapter sa vitesse aux circonstances et au profil de la route. Il prend conscience des impacts écologique et économique de son déplacement. Il comprend l'importance du partage de la route, des différences entre les usagers et de leurs conséquences sur sa propre conduite. Il sait communiquer avec les autres usagers, en comprend les limites et sait développer une attitude citoyenne de respect des différences, de tolérance et de patience.

- ◆ Prendre en compte les facteurs entraînant une dégradation du système homme-véhicule-environnement, prendre les décisions qui permettent d'y faire face, mettre en œuvre les mesures préventives

Le conducteur a conscience des effets de la consommation de produits psychoactifs sur le niveau de risque et sur la conduite, il comprend la réglementation sur le dépistage. Il a conscience de l'influence des facteurs psychologiques et sociaux, des comportements de santé et des objectifs de déplacement sur le niveau de risque et sur la conduite. Il comprend les risques dans des situations atmosphériques dégradées. Il a conscience de l'influence des infractions sur le niveau de risque et sur la conduite. Il comprend comment adopter un comportement adéquat en cas de panne ou d'accident. Il anticipe pour adopter une conduite apaisée. Il a conscience des liens entre le développement durable et la mobilité.

Afin d'améliorer les apprentissages et de diffuser des messages pédagogiques adaptés sur l'ensemble du territoire et pour tous les publics, la mission a fait le constat de plusieurs pratiques pédagogiques innovantes encore insuffisamment développées. Elles pourraient être diffusées par les organisations professionnelles, les réseaux d'auto-écoles, les plateformes, et les inspecteurs et délégués du permis de conduire.

2.2.4.1. Nouvelles technologies

De nouveaux moyens pédagogiques ont vu le jour ces dernières années. La mission tient à préciser qu'ils ne sont pas l'apanage des écoles de conduite en ligne ou plateformes mais sont également utilisés par les écoles de conduite classiques. En effet, les consommateurs souhaitent pouvoir accéder aux dernières innovations pédagogiques et les écoles de conduite s'adaptent à la demande en apportant les meilleures réponses possibles. Ces nouveaux outils peuvent être répartis en plusieurs catégories détaillées ci-après.

2.2.4.1.1. La digitalisation des supports de suivi

Il s'agit d'outils, en général des logiciels, accessibles depuis une tablette embarquée, qui permettent à l'enseignant de prendre des notes structurées afin de faciliter la continuité du suivi de l'élève, par le même enseignant ou en cas de changement d'enseignant, tout en permettant le cas échéant à l'élève ou à ses parents de mesurer sa progression et les progrès restant à accomplir. Ce carnet de suivi permet d'avoir accès en temps réel à l'évolution du candidat et à son parcours. La généralisation de ce type d'outil pourrait présenter un réel intérêt pour l'examineur le jour de l'épreuve pratique.

2.2.4.1.2. L'usage des simulateurs

L'usage des simulateurs apparaît comme un outil intéressant tant du point de vue pédagogique qu'économique.

Le congrès de la Commission Internationale des examens de Conduite Automobile (CIECA) du 8 novembre 2017, a été l'occasion de conforter l'usage du simulateur dans l'apprentissage de la conduite. D'un point de vue pédagogique, les résultats sont extrêmement positifs. En effet, l'étude a démontré :

- ◆ une amélioration « technique » du fait de la multitude de caméras et de capteurs disponibles qui analysent les mouvements (en supposant que l'enseignant passe du temps à interpréter et à corriger les postures par la répétition des exercices) ;
- ◆ une meilleure appréhension de la gestion des risques (car ils peuvent être générés à la demande) ;

- ♦ une accélération de la période d'apprentissage (les études menées, par la société qui commercialise les simulateurs, met en avant le fait qu'un parcours avec simulateur réduit de 21 jours la période d'apprentissage par rapport à un parcours sans simulateur) ;
- ♦ un meilleur taux de réussite à l'examen théorique (+ 7 %) ;
- ♦ un meilleur taux de réussite à l'examen pratique (+ 22 %).

S'agissant de l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur de la catégorie B, l'arrêté du 22 décembre 2009 prévoit que chaque élève doit suivre un minimum obligatoire de 20 heures de formation pratique, lorsque celle-ci est dispensée sur un véhicule équipé d'une boîte manuelle et de 13 heures sur un véhicule équipé d'une boîte automatique. Sur ce volume horaire, 5 heures au maximum peuvent être réalisées hors circulation sur circuit ou aire fermée à la circulation et / ou sur simulateur de conduite. Ce quota d'heures pourrait être augmenté pour développer le recours aux simulateurs.

Les simulateurs permettent de développer les automatismes. Il s'agit de dispositifs avec un volant, un levier de vitesse et des pédales et deux à trois écrans. Ce ne sont que rarement des systèmes immersifs à l'instar de ce qui existe en aéronautique. Toutes les écoles de conduites (auto-écoles et plateformes) précisent que ce type d'apprentissage ne remplace pas les situations de conduite réelles.

Le coût de ces équipements va de 25 000 € à 50 000 € hors taxes pour les meilleurs outils, qui nécessitent une formation adaptée des moniteurs. Les solutions de location longue durée (36 à 48 mois) sont évaluées de 550 € à 1 200 € par mois, ce qui est à comparer aux 350 € à 500 € par mois pour les voitures à double commande dont le coût d'achat est évalué entre 7 000 € et 10 000 € hors taxes, sans essence ni assurance.

Enfin, il conviendrait de définir un label qualité pour les simulateurs. En effet, il convient de les qualifier : ceux qui s'apparentent à des *serious game* sur ordinateur n'ont pas les mêmes vertus pédagogiques que ceux qui relèvent de l'immersion plus forte avec volant, levier de vitesse et pédales. Ce label qualité devra être défini par un groupe de travail composé d'écoles de conduite, de chercheurs, d'industriels et de la délégation à la sécurité routière.

Le marché français des simulateurs de conduite est composé de quatre entreprises (ECA Faros, EDISER et ENPC, Code Rousseau et Develter). Le développement du recours aux simulateurs nécessitera de penser l'accompagnement de cette filière au travers d'outils d'investissement de l'État (Programme Investissement d'Avenir ou Grand Plan d'Investissement).

Par ailleurs, pour les écoles de conduite, la mise en place d'un avantage fiscal permettra de financer, seules ou à plusieurs, l'acquisition de simulateurs. Il pourrait être imaginé la mise en place d'un mécanisme de suramortissement qui permettrait de déduire du résultat imposable une quote-part non négligeable de l'investissement. L'État a mis en place ce type de mesure pour les investissements dans la robotique et la transformation numérique pour les PME et les nouvelles technologies⁷². La mesure permettra à ces entreprises de déduire 40 % de la valeur de l'investissement sur le bénéfice imposable, avec un étalement sur la durée d'amortissement du bien. Ce mécanisme incitatif pourrait être étendu à l'acquisition de simulateurs⁷³ par les écoles de conduite.

⁷² Ce dispositif pour les investissements productifs a déjà été mis en place entre le 15 avril 2015 et le 14 avril 2017 et a été adopté pour la loi de finance 2019 (article 58).

⁷³ La mission a estimé le coût de la mesure : pour un coût moyen de 25 000 € avec l'acquisition de 500 à 1 000 simulateurs pour un coût fiscal compris entre 5 et 10 M€.

Proposition n° 16 : étendre le dispositif de suramortissement voté en première lecture du Projet de Loi de Finances 2019 par l'Assemblée nationale au simulateur de conduite.

2.2.4.2. Le « e-learning »

Les écoles de conduite « classiques » proposent depuis plusieurs années ce type d'enseignement pour l'épreuve théorique (vente de codes de connexion à des plates-formes, de CD-ROM, etc.). Cette solution permet des économies, un gain de temps, des formations de masse, une meilleure flexibilité des enseignements, etc. Les nouveaux acteurs utilisent ces solutions mais offrent en revanche des prix attractifs sur ces produits par rapport aux écoles de conduite « classiques ».

Étant de plus ou moins bonne qualité, cet enseignement est trop largement basé sur des entraînements à l'épreuve théorique (« apprentissage par l'échec ») et ne permet pas toujours une vraie prise de conscience des enjeux de la route.

Il tendrait, s'il n'est pas bien conçu, à un apprentissage par « bachotage ». Il est donc considéré, par les pédagogues, comme un outil à utiliser en complément de cours collectifs proposés par un enseignant de la conduite et de la sécurité routière, ce type d'enseignement permettant de s'appuyer largement sur la perception du groupe. On peut sans doute déplorer que le déploiement de l'e-learning, très largement utilisé dans les écoles de conduite « classiques », et systématiquement dans les écoles de conduite « en ligne », conduise à l'abandon définitif des cours collectifs, dont tous les pédagogues soulignent pourtant (on le voit pour les stages de sensibilisation à la sécurité routière – « récupération de points ») la valeur. Ce temps collectif et d'échanges peut se dérouler dans une salle mais rien n'interdit l'usage de pédagogies innovantes comme le développement de classes virtuelles qui permettent l'interaction des enseignants et des candidats. Il est également dommage que très rares soient les écoles de conduite qui développent ce type de technique pour accompagner les cours de conduite.

Ces nouvelles technologies ne doivent pas sacrifier à la qualité et au contrôle des écoles de conduite classique ou en ligne. Ces dernières se sont développées avec la suppression de locaux accueillant du public ; les élèves s'inscrivant sur internet tant pour les cours théoriques que pour la formation pratique.

Proposition n° 17: promouvoir des modalités innovantes d'apprentissage de la conduite comme le recours à des simulateurs pour appréhender les manœuvres et les « mises en situation » au regard de certaines situations d'urgence (freinage d'urgence, conduite de nuit, sous la pluie / ou la neige) et augmenter le nombre d'heures d'apprentissage sur simulateur à dix heures ; promouvoir le permis de conduire sur les véhicules à boîte automatique et réduire à trois mois le délai permettant sa transformation en permis « classique ».

2.2.5. Des aides au financement du permis multiples et peu lisibles

La réforme initiée par la loi du 6 août 2015 précitée a permis de réduire les délais de présentation tant à l'épreuve théorique qu'à l'épreuve pratique (cf. partie 3.1). Les mesures d'ouverture à la concurrence ont favorisé l'émergence de nouveaux acteurs. La mission n'a pas obtenu d'éléments permettant de vérifier l'ampleur de la baisse du coût du permis. Il relève de nombreuses réalités (cf. partie 2.2).

Des mesures différentes de financement du permis existent à ce jour. Elles sont peu diffusées auprès des apprenants. La mission est convaincue qu'il convient d'en faire la publicité car le permis de conduire doit être accessible à toutes celles et tous ceux qui en ont le besoin et qui sont motivés pour l'obtenir.

2.2.5.1. Le dispositif du « permis à un euro par jour »

L'État a mis en place en 2005 un prêt à taux zéro pour assurer le financement de la formation initiale et ainsi l'accès des jeunes (de 15 à 25 ans révolus) au permis de conduire⁷⁴. Ce prêt est accordé sans condition de ressources dans le cadre d'une formation au permis de conduire de la catégorie A ou de la catégorie B et est versé directement à l'établissement d'enseignement de la conduite par l'établissement de crédit.

À compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté relatif au label susmentionné, seuls les établissements disposant du label « qualité des formations au sein des écoles de conduite » pourront proposer ce dispositif. Quatre niveaux de prêts sont proposés : 600 €, 800 €, 1 000 € et 1 200 €. Leur durée de remboursement est respectivement de 20, 27, 34 et 40 mois, à raison de 30 € par mois. L'État prend en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux banques. À ce titre, environ 6 M€ d'autorisations d'engagement sont inscrits chaque année au programme 207, « sécurité et éducation routière » de la loi de finances.

Depuis la réforme du dispositif intervenue le 1^{er} juillet 2016, les candidats qui ont échoué une fois à l'épreuve pratique peuvent bénéficier d'un financement complémentaire de 300 euros, ainsi que les candidats qui n'ont pas bénéficié de ce financement pour une première formation non conduite à son terme⁷⁵. Au total, près de 100 000 jeunes par an bénéficient d'un prêt « permis à un euro par jour », même s'il convient de noter un certain fléchissement depuis les deux derniers exercices. Au 30 juin 2018 plus de 1 089 000 jeunes ont bénéficié d'un prêt depuis le lancement en 2005. 4 500 établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière et quatorze établissements de crédit sont partenaires du dispositif. Ces financements sont inégalement répartis sur le territoire. 77 % bénéficient à des jeunes en zone rurale et 11 % en Île-de-France. En Seine-Saint-Denis, seules 44 écoles de conduite proposent ce type de financement.

Depuis septembre 2010, l'État prend en charge le cautionnement du prêt « permis à un euro par jour » afin de permettre à des jeunes dépourvus d'une caution parentale ou d'un tiers, d'accéder à ce prêt.

Par une convention du 28 juillet 2016⁷⁶, l'État a confié à la Caisse des dépôts et consignations (CDC) le soin de garantir ces prêts à hauteur de 50 % (via le fonds de cohésion sociale), les 50 % restants étant pris en charge par les établissements de crédit. Trois établissements de crédit sur les quatorze déjà partenaires du dispositif général et deux réseaux accompagnateurs (les missions locales pour l'essentiel) ont signé une convention. Au 31 décembre 2017, 435 jeunes ont bénéficié d'un prêt cautionné (20 d'entre eux ont fait l'objet d'un appel en garantie).

⁷⁴ Ce dispositif est applicable en Outre-mer sauf en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française et à Wallis et Futuna en raison de la spécialité législative et de la compétence de la collectivité – Source direction générale de l'Outre-Mer (DGOM).

⁷⁵ Les candidats inscrits à une formation préparatoire au permis de conduire A1 et A2 peuvent également bénéficier de ce financement.

⁷⁶ La loi n° 2017-86 relative à l'égalité et à la citoyenneté simplifie l'accessibilité de ce prêt pour les jeunes bénéficiaires de la garantie jeune (article 67).

Ce dispositif n'a pas rencontré le succès escompté. Cela est notamment lié à un manque de souplesse du dispositif, régulièrement dénoncé par les acteurs bancaires. En effet, le dispositif est complexe. Le jeune doit faire établir un devis par une école de conduite et le présenter à un établissement bancaire. En cas de refus, il peut présenter sa demande de cautionnement à la mission qui transmet son dossier au Fonds de cohésion sociale qui assure le cautionnement du prêt.

Afin d'assouplir ce dispositif, des réflexions sont actuellement en cours pour étudier les modalités d'une procédure de microcrédit pour les prêts « permis à un euro par jour ». Sur les 17 500 microcrédits consentis par le groupe Caisse des Dépôts en 2017, 74 % financent un projet de mobilité (permis de conduire, achat ou réparation d'un véhicule)⁷⁷. Le dispositif présente deux avantages. Le prêt est modulé aux besoins du demandeur (montant et durée de remboursement) qui bénéficie d'un accompagnement⁷⁸. En outre, si le demandeur clique sur l'onglet « microcrédit » sur le site du groupe Caisse des Dépôts⁷⁹, il a accès à une carte de France où figurent toutes les associations partenaires.

2.2.5.2. L'émergence des écoles de conduite associatives traduit un besoin d'accompagnement et d'inclusion des publics fragiles

De nombreux dispositifs d'accompagnement sont proposés par différents interlocuteurs sans qu'une coordination soit toujours mise en place. Elle est pourtant indispensable car les publics fragiles cumulent un certain nombre de difficultés, notamment l'absence de modules d'accompagnement complémentaires (par exemple en matière d'alphabétisation) et leur réussite passe souvent par un plus grand nombre d'heures de formation⁸⁰.

Des plateformes mobilités peuvent les accompagner dans leurs démarches et leur proposer une offre de solutions de mobilité adaptées à leurs besoins. Elles jouent le rôle d'interface avec les autres acteurs mais ne sont pas présentes sur l'ensemble du territoire.

⁷⁷ Depuis 2013, ce prêt est plafonné à 5 000 euros (3 000 auparavant). 73,8% des emprunteurs ont financé un objet lié à la mobilité ; 71,8% avaient un projet d'employabilité (Étude micro-crédit contre pauvreté- juin 2013, Georges Gloukoviezoff et Nicolas Rebière – atelier de l'économie sociale et solidaire).

⁷⁸ 40% des demandeurs sont accompagnés par une association ou un organisme social, 15 % par un réseau d'accompagnant, 17 % par un proche, 13 % par un media et 9 % par une banque. 94,3 % des prêts sont remboursés (45,5 % des emprunteurs dont le prêt est clos, ont connu au moins un impayé, pour 70 % d'entre-deux, il est survenu au cours de la 1ère année - Étude précitée).

⁷⁹ Depuis le 1^{er} janvier 2019, les prêts micro-crédits sont distribués par BPI France.

⁸⁰ Rapport du groupe de travail concernant les délais d'attente des candidats à l'examen du permis de conduire - avril 2014.

Or, cet accompagnement est essentiel pour permettre à des publics fragiles d'obtenir le permis de conduire. En effet, l'efficacité des dispositifs dépend de la complémentarité entre l'accompagnement et la mise en place d'une aide financière, comme l'a mis en évidence l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir »⁸¹. Cette initiative associait des collectivités territoriales, des missions locales et des écoles de conduite associatives, et couplait une aide de 1000 euros et un accompagnement. Le taux de réussite est passé de 47,2 % à 66 % pour l'épreuve théorique générale et de 29,8 % à 44,8 % pour l'épreuve pratique. Ces résultats ne doivent pas cacher que, deux ans après son entrée dans le dispositif, un jeune sur trois n'a pas réussi le code et un sur deux n'a pas obtenu le permis. Les obstacles rencontrés par les jeunes sont, à 39 % le stress, le manque de confiance en soi, d'autonomie et de motivation et pour 19 % d'entre eux, les difficultés de compréhension et d'apprentissage. Il est donc essentiel, en amont même de l'apprentissage de la conduite, d'accompagner les jeunes pour leur permettre d'acquérir les prérequis nécessaires. Le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et la Délégation à la sécurité routière (DSR) pilotent actuellement une expérimentation de cette nature. Ce premier apprentissage s'effectue à travers un simulateur numérique, the good drive⁸² (sans pédales, il permet de tester des réflexes de conduite) dont l'usage sera proposé à une centaine de jeunes en décembre 2018. C'est une démarche collective qui vise à stimuler la motivation des jeunes. Un bilan sera établi courant 2019. Pour la mission, cette étape préparatoire est essentielle et devrait être couplée avec la mise en place d'une conduite accompagnée ou supervisée afin d'éviter que les jeunes n'abandonnent leur apprentissage avant d'avoir obtenu le permis de conduire. Au-delà, ce dispositif ludique est à même d'inciter les jeunes à se rendre à la mission locale et ainsi d'être identifiés pour leur proposer une formation. Des dispositifs analogues sont ainsi mis en place par des associations pour des jeunes souffrant de troubles dys. Ce type d'accompagnement doit pouvoir également être proposé à toute personne rencontrant des difficultés.

Des initiatives se développent, comme les écoles de conduite associatives, mais elles restent trop peu nombreuses⁸³. Dans les quartiers « politique de la ville », elles ne représentent que 0,6 % des permis obtenus. Ces écoles de conduite associatives⁸⁴ font l'objet un agrément spécifique délivré par le préfet et doivent être déclarées en tant qu'associations d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle. Elles signent des conventions avec l'État, une collectivité territoriale, un établissement public ou une association chargée d'une mission de service public.

⁸¹ Yannick L'Horty, Emmanuel Duguet, Pascale Petit, Bénédicte Rouland, Yiyi Tao, « Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion : évaluation de l'expérimentation "10 000 permis pour réussir" », 2013.

⁸² *Serious game* disponible sur smartphone réalisé par ECF.

⁸³ 326 auto-écoles associatives disposent d'un agrément préfectoral en 2018. Elles ont préparés 8 891 candidats au permis B en 2018.

⁸⁴ Régies par l'article L. 213-7 du code de la route.

Elles offrent une alternative intéressante aux publics rencontrant des difficultés sociales, financières ou linguistiques. Cette formation adaptée, subventionnée en partie par l'État, est réservée à des personnes relevant d'un dispositif d'insertion local ou national (allocataires du revenu de solidarité active - RSA), travailleurs handicapés, demandeurs d'emploi, de jeunes relevant de l'aide sociale à l'enfance - ASE, des missions locales...). Les régions contribuent à leur financement dans le cadre de l'accompagnement d'une formation et la multiplicité des sources de financement rend ces structures assez fragiles. Ce dispositif s'inscrit dans un projet professionnel et permet d'offrir aux bénéficiaires un accompagnement renforcé (apprentissage initial sur une voiture dotée d'une boîte de vitesses automatique, conduite supervisée). Cet accompagnement est indispensable pour permettre au candidat de réussir les examens théoriques et pratiques. Leur taux de réussite au permis B est de 48 % contre 57 % pour les écoles de conduite « classiques »⁸⁵.

2.2.5.3. Les dispositifs territoriaux :

2.2.5.3.1. Dans les communes : le dispositif de la « Bourse au permis de conduire » :

Ce dispositif est mis en place par les communes, il consiste en la prise en charge d'une partie du coût du permis de conduire par la municipalité en échange d'une activité d'intérêt collectif effectuée par les jeunes de 18 ans à 25 ans. L'État et l'Association des Maires de France (AMF) ont signé le 20 décembre 2007 une charte de partenariat afin de promouvoir ce dispositif. Cela concerne 148 communes et 7 communautés de communes ou d'agglomération.

2.2.5.3.2. Les conseils départementaux et régionaux peuvent apporter des solutions au besoin de financement de la formation en vue de l'obtention du permis de conduire.

34 conseils départementaux⁸⁶ et 14 conseils régionaux auraient mis en place un dispositif d'aide au financement du permis de conduire. Généralement, les régions financent le permis de conduire dans le cadre d'une formation professionnelle globale. L'initiative la plus récente est celle de la région Hauts-de-France qui propose une aide au permis de conduire dans le cadre d'un dispositif global intitulé « en route pour l'emploi ». La cible est de 10 000 jeunes par an. Il s'agit d'un prêt de 1 000 €, à taux zéro, à destination des jeunes âgés de 18 ans à 30 ans, en dernière année d'études dans le cadre d'une formation de professionnalisation, sous condition de ressources des parents. Elle est accordée aux jeunes souhaitant débiter une formation au permis de conduire de la catégorie B, sous réserve de la présentation d'un plan de financement transmis après une évaluation préalable du candidat par l'école de conduite et dans le cadre d'une convention tripartite (jeune, école de conduite, conseil régional). Le prêt doit être remboursé sur une période de deux ans (environ 42 € par mois) dès lors que ce dernier aura trouvé un emploi.

Le manque de coordination de ces différents dispositifs pourrait conduire un jeune à cumuler le prêt au titre du permis à un euro par jour, le prêt accordé par un Conseil régional, l'aide accordée dans le cadre de l'apprentissage et l'éventuelle aide au titre de la bourse au permis proposée par les communes. Les contrôles *a priori* légers réalisés sur la capacité de remboursement des jeunes et la solidité financière des écoles de conduite pourraient aboutir à mettre en réalité les jeunes en difficulté.

⁸⁵ Avec un temps de formation plus long.

⁸⁶ Le Fonds d'Aide aux jeunes (FAJ), financé par les départements, intervient en Guadeloupe, Martinique, Guyane et à la Réunion.

2.2.5.4. Le financement de la formation au permis de conduire par le compte personnel de formation (CPF) par les organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA)

La loi du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté⁸⁷ rend éligible au financement par le CPF la préparation à l'épreuve théorique du code de la route et à l'épreuve pratique du permis de conduire de la catégorie B.

Depuis 2017, 21 235 personnes ont initié une formation au permis B. 15,8 % ont moins de 25 ans ; 82 % étant âgées de 26 à 55 ans. Les salariés représentent 65 % des bénéficiaires, pour un coût moyen de 1429 euros (durée moyenne de la formation 37 heures avec un coût horaire moyen de 42 euros de l'heure). La durée moyenne de formation des demandeurs d'emploi est plus élevée, 41 heures mais le coût horaire moyen étant de 39 euros de l'heure, le coût moyen de la formation s'établit à 1296 euros.

En janvier 2019, le coût de l'opération s'établit à 29,3 millions d'euros (19,6 millions d'euros pour les salariés et 9,6 millions d'euros pour les demandeurs d'emploi⁸⁸). 7,2 % des bénéficiaires ont assumé un reste à charge moyen de 544 euros.

Le décret n° 2017-273 du 2 mars 2017, relatif aux conditions d'éligibilité au compte personnel de formation des préparations à l'épreuve théorique du code de la route et à l'épreuve pratique du permis de conduire, précise les modalités de mise en œuvre de ce nouveau droit et définit les conditions relatives à la personne formée et à l'organisme de formation.

Dans leurs versions actuelles, les règles de financement de la formation professionnelle continue sont propres à chaque OPCA. Néanmoins, depuis le 1^{er} janvier 2018, tous les acteurs se sont coordonnés afin de mettre en place une plate-forme (Datadock) permettant à chaque établissement de se faire référencer en apportant la preuve de la qualité des formations dispensées. Les critères de qualité sont définis par le décret du 30 juin 2015 relatif à la qualité des actions de la formation professionnelle continue (cf. supra 2.2.3).

Seules les écoles de conduite labellisées pourront dispenser une formation à la conduite dans ce cadre.

Il convient de rappeler que les conseils régionaux exercent la compétence « formation professionnelle et apprentissage ». À ce titre, ils peuvent financer tout ou partie du permis dans un dispositif dédié ou plus général (la plupart des régions ne financent pas de permis « sec ») pour faciliter la mobilité et le retour à l'emploi. Pour les régions, le compte personnel de formation (CPF) porte le risque d'un effet d'éviction des autres mécanismes de formation.

La DSR ne dispose pas des données relatives aux financements publics et les découvre au fil de l'eau, ce qui n'a pas permis à la mission d'en avoir une vision consolidée sur tout le territoire. Afin de faciliter la lisibilité des offres, il est impératif, pour la mission, que les régions soient le point d'entrée pour les questions de financement du permis de conduire. L'expérimentation menée avec les missions locales permettrait de réduire le nombre d'heures de conduite réelles et les régions seraient prêtes à s'investir davantage dans ce dispositif s'il était généralisé.

⁸⁷ Les dispositions relatives au CPF sont applicables en Guadeloupe, Martinique, Guyane et à La Réunion. Elles sont appliquées progressivement à Mayotte depuis le 1^{er} janvier 2019. Elles ne sont pas applicables à Saint-Martin, Saint-Pierre et Miquelon, Saint-Barthélemy, Nouvelle Calédonie, Polynésie française et Wallis et Futuna.

⁸⁸ Le CPF DIF assure 77,1 % de ce financement ; le reste se répartissant entre 7,2 % pour les bénéficiaires, 9,8 % pour les Petites Entreprises (PE), 4,4 % pour l'OPCA, 0,6 % l'employeur, 0,8 % pour le FPSPP (Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels).

2.2.5.5. *Autres aides spécialisées à l'initiative de l'État*

L'établissement public pour l'insertion dans l'emploi (EPIDE) et ses centres financent l'accès au permis de conduire des jeunes pris en charge. En outre-mer, l'obtention du permis de conduire est également proposée dans le cadre du service militaire adapté (SMA), ce qui est perçu par les écoles de conduite locales comme une concurrence déloyale.

Plusieurs pistes de réflexion ont été évoquées : permettre aux écoles associatives de proposer des financements par le biais du permis à un euro par jour, développer des « guichets uniques » auprès des missions locales pour permettre une meilleure information quant aux possibilités de financement ou inclure les épreuves du permis de conduire dans le cadre du service national universel (SNU).

La question qui demeure est celle de la motivation du candidat. Sans motivation, ces dispositifs, qui sont nécessaires, ne sont pas suffisants. Le candidat doit pouvoir accéder facilement à une information aujourd'hui très dispersée. De plus, il doit pouvoir se projeter avec son permis et envisager l'accès au véhicule qui lui donnera l'accès réel à la mobilité.

Afin de porter ces offres à la connaissance de tous, la mission propose de rendre le dispositif d'aide au financement du permis de conduire, plus lisible et plus accessible, essentiellement en présentant les différentes solutions, adaptées à chaque territoire, lors du service national universel. Il s'agit au moins de créer un point d'entrée en systématisant les solutions de type plateformes mobilité, missions locales, centres régionaux des œuvres universitaires et scolaires (CROUS), etc. Par ailleurs, il convient de mettre en place une rationalisation des aides avec un principe de subsidiarité pour qu'elles ne dépassent pas le coût du permis (ce risque est limité étant donné que ce sont les écoles de conduite qui perçoivent la majorité des aides).

Le candidat, demandeur d'une aide au financement de son permis de conduire, ne doit pas subir ce « maquis » d'aides. Aussi, la mission préconise la mise en place d'un portail numérique⁸⁹ à l'instar de celui mis en place dans le cadre du plan pauvreté. Pour ce faire, il s'agit d'expertiser l'opportunité d'un recentrage national des dispositifs de financement du permis de conduire assorti d'un pilotage au plus près des territoires. À cette fin, l'État devra contractualiser avec les régions qui apparaissent à la mission comme l'échelon le plus cohérent car elles sont compétentes en matière de formation continue et d'apprentissage, d'aménagement du territoire, de gestion des services non urbains de transport et de transports régionaux de voyageurs⁹⁰. Cette gouvernance régionalisée est donc la mieux à même de s'adapter aux besoins des territoires et de faire une place aux représentants des autres collectivités territoriales et au secteur associatif.

À court terme, le portail numérique pourrait comporter deux options ; la première pour les candidats au permis de conduire, hors parcours de formation, essentiellement le permis à 1 euro ; la seconde pour les demandes de permis liées à une formation et orientées vers la région. Progressivement, ce site deviendrait un guichet unique permettant une instruction de la demande, une orientation fine et si nécessaire un accompagnement.

Sa montée en charge serait progressive car contrairement au dispositif mis en place dans le cadre du plan pauvreté :

- ♦ Les politiques d'accompagnement du permis de conduire ne relèvent pas d'une collectivité en particulier (contrairement à la politique d'insertion qui relève des départements) ;

⁸⁹ Ce portail numérique permet de simuler l'ensemble des droits et simplifie considérablement le « maquis » des aides sociales.

⁹⁰ Loi NOTRe du 7 Août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

- ◆ Les aides ne sont pas distribuées par un seul organisme (contrairement aux aides sociales qui sont versées par les CAF).

Afin de garantir une mise en œuvre effective, un bilan annuel serait établi par l'État et les régions partenaires.

Proposition n° 18 : développer un portail internet qui permette au candidat d'accéder facilement aux aides au financement du permis de conduire. Présenter ce portail lors des journées du service national universel. Expertiser la mise en place d'un guichet numérique, décliné au niveau régional, afin d'orienter et d'accompagner les demandeurs d'un financement du permis de conduire. Ce dispositif national serait piloté par les régions, au plus près des territoires.

3. Réorganiser la chaîne des acteurs afin de fluidifier le parcours d'acquisition du permis de conduire

Selon le ministère de l'Intérieur, le permis léger (B1 - quadricycle lourd, B et BE - véhicules de catégorie B et remorque ou caravane), a fait l'objet de 990 443 nouveaux candidats en 2017 contre 1 006 811 en 2016.

L'inscription libre à l'épreuve théorique générale et son externalisation ont contribué à faire chuter les délais d'attente pour un coût d'inscription unique de 30 € pour chaque présentation. Si, en 2016, 50 % des candidats passaient encore par l'intermédiaire de leur école de conduite pour obtenir le numéro d'enregistrement préfectoral harmonisé (NEPH), en 2018, 60 % d'entre eux se sont inscrits directement et gratuitement sur le site de l'ANTS⁹¹.

La baisse des délais a également concerné l'épreuve pratique. La mission propose d'aller plus loin. Cette baisse aura des incidences sur la diminution des coûts du permis de conduire.

3.1. L'externalisation de l'épreuve théorique est un succès qui ne doit pas occulter le besoin de sécurisation de l'épreuve

L'épreuve théorique générale a été externalisée en 2016⁹² auprès de la Poste, SGS, Bureau Veritas, Pearson Vue et Dekra, organismes agréés (OA). Un sixième acteur est attendu dans les mois prochains. L'État organise l'épreuve théorique générale pour les candidats non francophones (ils représentent 0,8 % des candidats)⁹³. Cet examen est organisé par les préfetures.

Plus de 1 000 centres d'examens ont été ouverts sur toute la France (avant l'externalisation, l'État proposait 580 centres). Certains acteurs (La Poste⁹⁴, SGS) ont même mis en place des centres itinérants⁹⁵ pour couvrir l'intégralité du territoire national.

En 2017, 1 544 546 candidats ont été examinés dans des centres de l'État et des centres agréés avec un taux de réussite de 66,14 %, les taux étant différents selon les régions et très inférieurs en outre-mer.

⁹¹ Source ANTS – novembre 2018.

⁹² Décret n° 2016-516 et arrêté du 27 avril 2016 fixant le cahier des charges prévu à l'article L. 221-7 du code de la route.

⁹³ Et pour les personnes souffrant de troubles d'apprentissage – cf. supra.

⁹⁴ La Poste a ouvert 566 sites (366 collectifs et 200 individuels). Elle a organisé 340 415 sessions en 2017 et 333 883 en 2018 (au 3 novembre 2018). Le taux de remplissage moyen des sessions est de 27%. 2 900 postiers contribuent à cette opération.

⁹⁵ Pearson Vue dispose également de matériel itinérant.

Si le bilan est positif, il doit être réalisé en assurant une sécurisation maximale de l'épreuve : contrôle de l'identité, intégrité des données, piratage des épreuves notamment. Ces diligences sont à la charge du titulaire de l'appel d'offres.

3.1.1. Le contrôle du ministère de l'Intérieur (délégation à la sécurité routière)

Le ministère de l'Intérieur a confié à la société Ernst & Young, mi-2018, la mission de réaliser les audits des systèmes d'information des organismes agréés, titulaires du marché, pour vérifier leur conformité au cahier des charges.

L'audit d'un opérateur a d'ores et déjà été réalisé, celui d'un deuxième devrait débuter en fin d'année 2018 et ceux de trois autres auront lieu en 2019. Le premier audit a donné lieu à plusieurs courriers de la délégation à la sécurité routière (DSR) pour demander des explications face à un certain nombre d'écarts constatés (la mission n'en a pas eu le détail). L'opérateur s'est vu accorder un délai pour les corriger.

Le contrôle survient à l'issue de deux années d'exploitation, ce qui pourrait laisser des failles de sécurité ouvertes pendant plusieurs mois. Le pilotage et le contrôle des titulaires du marché par le ministère de l'Intérieur doit être plus resserré. Des mesures de retrait du marché doivent être prises en cas de manquement du titulaire.

3.1.2. Les enjeux d'une épreuve dématérialisée

Actuellement, l'épreuve théorique générale se passe sur une tablette individuelle, ce qui, selon la délégation à la sécurité routière, a apporté une nette amélioration en empêchant toute possibilité de copier sur le voisin ou sur un faux candidat présent pour donner les bonnes réponses dans la salle.

Certains acteurs ont mis en place des caméras, ce que le ministère de l'Intérieur n'a pas exigé dans son appel d'offres.

Des évolutions sont envisagées pour embarquer la photographie et la signature numérique des candidats sur les tablettes. À cette fin, la photographie déposée lors de l'inscription serait implémentée dans AURIGE (application gérée par la direction des systèmes d'information et de communication - DSIC)⁹⁶. À ce stade de la réflexion, il convient de mener une expertise approfondie pour s'assurer de la faisabilité technique et de la conformité au règlement général sur la protection des données (RGPD). Une alternative serait de demander l'attestation d'inscription sur laquelle figure la photographie du candidat.

C'est ce qui est fait en Suède par exemple, y compris en examen pratique.

Les contrôles sont réalisés en utilisant des outils de *big data* (un portail internet a été développé à l'aide du « lab » du ministère de l'Intérieur) pour mettre en lumière les résultats atypiques.

⁹⁶ ANTS novembre 2018

3.2. Renforcer la visibilité de la date de passage de l'épreuve pratique pour les candidats

L'examen du permis de conduire est le premier examen de France en nombre d'inscrits⁹⁷. En effet, en 2017, les épreuves en circulation pour les véhicules légers ont concerné 1,51 million de candidats contre 1,44 million en 2016 ; avec un taux de réussite de 57,23 %, ce taux atteignant 57,94 % en première présentation⁹⁸. Douze départements se situent cinq points en dessous de la moyenne. Les résultats obtenus sont en effet contrastés. Si le taux de réussite à l'examen est de 52,88 % en Île-de-France, il n'est que de 45,57 % à Paris. De même, s'il est de 59,4 % à Mayotte, il est de 34,8 % en Guadeloupe, de 40 % en Guyane et de 48,2 % en Martinique⁹⁹.

Contrairement aux examens planifiés par l'Éducation nationale à des dates fixes et connues à l'avance, les examens du permis de conduire sont organisés tout au long de l'année. En effet, le candidat est libre de passer l'examen quand il s'estime suffisamment prêt.

Le contenu (notamment sa durée) de l'examen pratique du permis de conduire est fixé précisément par la directive européenne 2006/126/CE du 20 décembre 2006. Il est gratuit en France depuis 1998. Ces examens mobilisent 1 350 inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR), affectés en Direction départementale des territoires (DDT) et gérés par le ministère de l'intérieur.

In fine, le constat général est que, lorsqu'un candidat est inscrit auprès d'une école de conduite, il n'a aucune visibilité sur le coût final ou la date d'obtention potentielle de son permis B.

La loi du 6 août 2015 précitée a permis de réduire les délais de passage de l'ETG, par la mise en place d'un système désintermédié de réservation avec des prestataires, en recentrant les examinateurs sur l'épreuve pratique et en ouvrant des modes de recrutements alternatifs.

Des tensions sur les délais demeurent au niveau local, plus de 20 départements ont des délais d'attente, entre la première et la seconde présentation, supérieurs à 60 jours (région parisienne, vallée du Rhône, Nouvelle Aquitaine ou Guyane). Aucun département ne présente de délai supérieur à 85 jours contrairement à 2014 où plus de 30 départements étaient dans cette situation. Les délais ont été réduits en moyenne de 25 jours depuis la réforme de 2015 (cf. partie 3.2.4).

3.2.1. Un système d'affectation des places par un algorithme qui fait l'objet de critiques

Les dates d'examens pratiques sont l'un des points de crispation majeur autour du permis de conduire¹⁰⁰. Pour certains, il constitue un frein pour les candidats, pour d'autres (les écoles de conduite), il est un filtre légitime permettant un taux de réussite acceptable.

L'État a mis en place, il y a plus d'une quarantaine d'année, une méthode d'attribution de places d'examens qui a été modifiée quatre fois depuis lors¹⁰¹ pour répondre aux différents objectifs de :

⁹⁷ Le coût de l'examen du permis de conduire est de 11,65 millions en 2018 (9,11 millions en 2017 dont 1,59 million de dépenses de personnel).

⁹⁸ Bilan des examens du permis de conduire 2017 – sécurité routière - études et bilans. Le nombre de candidats a progressé de 5% et le nombre de réussite de 4% au regard de 2016.

⁹⁹ Bilan des examens du permis de conduire précité.

¹⁰⁰ Le délai entre le 1er et le 2ème passage est passé de 93 jours à 62 jours en mai 2017 avec un délai médian de 39 jours (la cible pour 2019 est de 45 jours).

- ◆ gérer au mieux la file d'attente des candidats ;
- ◆ offrir une place dans un délai raisonnable tout en maintenant la gratuité de l'examen ;
- ◆ préserver l'activité des IPCSR (ne présenter que des candidats suffisamment prêts) ;
- ◆ garantir un niveau de formation élevé (enjeu de sécurité routière).

La méthode d'allocation des places par école de conduite actuellement en vigueur, est la Méthode Nationale d'Attribution des places d'examen (MNA) basée sur le principe dit « de la première demande », c'est-à-dire du nombre d'inscrits, pour estimer les besoins en places.

L'arrêté du 21 juillet 2016 précité a modifié la méthode de calcul et prévoit la prise en compte du nombre d'examinés en première et deuxième demande afin de faciliter la présentation des candidats qui ont échoué une première fois.

Son article 1^{er} précise :

« La méthode nationale d'attribution des places d'examen du permis de conduire prend en compte l'activité de l'établissement de la conduite et de la sécurité routière ou de l'association agréés au titre des articles L. 213-1 et L. 213-7 désignés dans le présent arrêté par « établissement ». Pour les épreuves pratiques des catégories B et B1 du permis de conduire, du nombre total d'examens en première et deuxième présentation, valeur qualifiée de « population mensuelle », et du nombre d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière des catégories B et B1 dont il dispose. Le nombre de places d'examens disponibles pour chaque groupe de catégories du permis de conduire est établi mensuellement pour le deuxième mois qui suit le mois d'exercice. »

La loi du 6 août 2015 précitée a introduit des modalités permettant de mieux assurer la libre concurrence entre les établissements et de mieux prendre en compte les candidats libres.

L'un des principaux avantages de ce mode d'attribution tient au fait que les places ainsi attribuées ne sont pas nominatives. Dès lors, si un candidat n'est plus disponible, l'école de conduite peut lui en substituer un autre, limitant ainsi l'absentéisme et donc le coût final de l'examen pour l'État. De plus, les écoles de conduite sont censées gérer au mieux les places d'examen et donc n'envoyer que les candidats qui ont de bonnes chances de succès. Or, certaines écoles de conduite disposent, pour des raisons historiques, d'un nombre important de places d'examen et envoient des candidats qui ne sont pas totalement prêts pour les conserver ; à l'inverse, d'autres, récentes et en forte croissance, ne peuvent pas proposer de places à des candidats qui seraient aptes à passer l'examen avec succès.

Par ailleurs, le candidat ne dispose pas toujours des éléments pour apprécier son niveau de conduite. Il a été rapporté à la mission que certains candidats pouvaient faire pression sur l'auto-école pour être inscrits à l'examen alors qu'ils ne sont pas prêts et que, à l'inverse, certaines auto-écoles différaient l'inscription de candidats jugés « solvables ».

Dans le cadre d'une politique publique « offensive » visant à garantir l'accessibilité au permis de conduire, cette juste appréciation du niveau du candidat constitue un point de vigilance pour maîtriser le coût de la formation et de l'examen. Pour conclure, il apparaît pour le moins paradoxal que certaines écoles de conduite, au lieu de rendre des places d'examen vacantes, puissent les échanger, parfois contre rémunération, alors même que ce service leur est rendu gratuitement par l'État.

¹⁰¹ Méthode des quotas, méthode A (1980), méthode « Maillet » (1984), Méthode Nationale d'Attribution (2006), méthode actuelle (2016).

Encadré 5 : Exemple d'application de la méthode pour la catégorie B

Le coefficient départemental d'attribution des places pour l'épreuve pratique de la catégorie B est calculé en divisant : - le nombre de places susceptibles d'être offertes pour un mois aux établissements compte tenu de l'effectif d'inspecteurs consacré à ce type d'épreuves (exemple : 2 000 places) par- la population de référence ajustée obtenue en additionnant la moyenne mensuelle des candidats présentés en première et deuxième présentation sur les douze mois de référence (exemple : 1 500) et le nombre d'enseignants déclarés sur le département exprimé en équivalents temps plein, ETP (exemple : 300 enseignants en ETP). Le coefficient mensuel départemental accordé est de $2\,000 / (1\,500 + 300) = 1,11$.

Le nombre d'enseignants en équivalents temps plein sur une base horaire de 35 heures hebdomadaire de travail (soit 151,666 heures par mois) se calcule de la manière suivante : un établissement déclarant 10 enseignants, dont 6 formateurs salariés enseignant à temps plein, deux salariés enseignant à mi-temps, un mandataire social enseignant environ 200 heures par mois et l'exploitant lui-même enseignant à raison de 40 heures par mois, déclarera :

- pour les six formateurs à temps plein : 6 ETP ;
- pour les deux formateurs à mi-temps : 1 ETP ;
- pour le mandataire social : $200/151,666 = 1,3$ ETP ;
- pour l'exploitant : $40/151,666 = 0,3$ ETP,

soit 8,6 ETP.

Supposons que pour cet établissement le nombre moyen mensuel de candidats en première et deuxième présentation soit de 40,5. Le nombre de places attribuées est de : $(40,5 + 8,6) \times 1,11 = 54,50$, arrondi à 55.

Source : Annexe de l'arrêté du 21 juillet 2016.

L'Autorité de la concurrence française (AdlC) a souligné les effets pervers multiples d'un tel système fondé sur l'activité passée des établissements et non sur les besoins présents : « *Les établissements cherchant à conserver un nombre maximum de places sont amenés à s'échanger/se revendre les places qui ne leurs sont en réalité pas nécessaires, réduisant ainsi la possibilité pour les candidats libres d'obtenir des places, ou à présenter à l'examen des candidats qui ne sont pas suffisamment prêts. Par ailleurs, pour les établissements nouvellement créés, l'attribution repose sur les données recensées sur une période trop courte et correspondant aux premiers mois de l'activité, ce qui vient par la suite limiter les possibilités de croissance de l'activité.* »

L'AdlC souligne que « *seule la désintermédiation totale du système d'inscription à l'examen laissera la concurrence jouer librement sur le marché de l'apprentissage de la conduite, permettra à de nouveaux modèles d'apprentissage, potentiellement moins coûteux d'émerger et garantira l'absence d'inégalité de traitement entre candidats* ».

Chaque mois de délai gagné est évalué à en moyenne 200 € d'économies pour les candidats, dès lorsqu'ils sont prêts, car , confrontés à des délais d'attente importants, ils sont contraints de prendre plusieurs leçons afin de maintenir leur niveau de conduite¹⁰².

Le mode opératoire de définition du calendrier est obsolète et consomme des ressources humaines au sein de l'État. La répartition des places est donnée mensuellement par l'algorithme pour chacune des auto-écoles. Les écoles de conduite font leur demande auprès des services de la sécurité routière des directions départementales territoriales (DDT).

¹⁰² Réforme du permis de conduire « priorité jeunesse », ministère de l'Intérieur, 13 juin 2014.

Les agents répartiteurs de la DDT¹⁰³ reçoivent le planning des examinateurs deux mois à l'avance. Ce planning indique les jours de présence, le lieu et le type de permis. Dans le même temps, les droits (les places auxquelles ont droit les auto-écoles) sont répartis par catégorie de permis et donnés pour chaque auto-école en fonction des disponibilités. Cette répartition est faite manuellement. Chaque auto-école reçoit la proposition et peut répondre en demandant plus de place ou en rendant des places. Il est rare que les auto-écoles rendent les places, même si les DDT insistent beaucoup sur ce point pour éviter les échanges de places ou le « marché noir ».

Les répartiteurs (fonctionnaires du ministère de l'Intérieur en DDT) essaient de regrouper les candidats d'une même auto-école sur une journée. Ils occupent des fonctions sensibles car ils sont les régulateurs d'un système et pourraient faire l'objet de pressions de la part des professionnels pour obtenir les places qu'ils souhaitent. Les DDT n'ont pas les moyens de vérifier *a posteriori* quelle auto-école a honoré ses rendez-vous ce qui ne facilite pas la transparence.

Tous les échanges se font par téléphone, par mail ou à l'aide de l'application Printel, application « privée » mise gratuitement à disposition de l'État par l'éditeur. Les auto-écoles sont clientes de Printel. Les répartiteurs sont environ 300 au niveau national. Avec un nouveau système de réservation des places, il serait possible d'en déployer une partie sur des missions plus prioritaires.

Les auto-écoles ont indiqué à la mission qu'il s'agissait pour elles d'envoyer les candidats prêts et, ainsi, d'éviter l'engorgement des centres d'examen.

3.2.2. Rénover le dispositif d'attribution des places et rendre autonome chaque candidat pour la réservation de son créneau pour passer l'épreuve pratique

L'autorisation des candidats libres instituée par la loi du 6 août 2015 précitée a créé une nouvelle catégorie d'inscrits à l'épreuve pratique du permis de conduire : les candidats libres. Même si leur nombre reste contenu, environ 10 000 personnes en 2017¹⁰⁴, leur croissance a été multipliée par 400 % entre 2015 et 2017.

10 013 candidats libres (épreuves pratiques) ont été examinés en 2017 contre 4 023 candidats libres en 2016 et 3 081 candidats libres en 2015. Le taux de réussite des candidats libre est de 42,09 %, en baisse par rapport à 2016 et inférieur au taux moyen tous candidats confondus (source, ministère de l'Intérieur).

L'arrêté du 21 juillet 2016 précité précise désormais que les places d'examen sont accordées aux candidats libres (tout candidat qui n'est pas présenté sur les droits à places d'une école de conduite et qui fait l'objet d'une convocation nominative de la part de l'administration) se présentant pour la première fois dans un délai qui ne saurait être supérieur à deux mois, et dans le délai d'attente moyen constaté entre la première et la deuxième présentation dans le département pour ceux ayant échoué la première fois.

Toutefois, ce dispositif offert aux candidats libres permet aux écoles de conduite (« classiques » ou plateforme) de contourner la méthode nationale d'attribution des places, en incitant leurs candidats à s'inscrire en candidats libres.

¹⁰³ Les agents répartiteurs peuvent également être affectés en Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

¹⁰⁴ Soit 0,62 % des candidats examinés. Bilan des examens du permis de conduire 2017, précité.

De même, certaines écoles de conduite, dont la qualité de la formation ne serait pas optimale, ne présentent pas les candidats ayant connu deux échecs afin de ne pas faire baisser leur population de référence. Ces derniers ne trouvent pas à s'inscrire dans un autre établissement car leur candidature n'ouvre pas de « droit à place », ce qui s'apparente d'ailleurs à un refus de vente. Ils sont dès lors tenus de présenter le permis en candidat libre.

Ces candidats libres proviennent des plateformes, des formations dispensées sur des véhicules à double commande loués et, enfin, des auto-écoles qui ne souhaitent plus les accueillir.

L'un des points de cristallisation du débat autour des candidats libres est que l'essentiel d'entre eux (la mission n'a pas eu de chiffres) ne seraient pas de véritables candidats libres et suivraient en réalité leur formation auprès de plateformes. Pour la mission, ce qui pose question est le phénomène de double inscription, en qualité de candidat libre et comme candidat présenté par une auto-école. En effet, il est de nature à augmenter artificiellement le nombre de candidats à l'examen pratique et nuit à une bonne allocation des ressources d'examen sur le territoire. Il pourrait donc être proposé de n'autoriser qu'une inscription à l'examen pratique pour chaque numéro NEPH. La mission relève que c'est le seul moyen dont disposent ces candidats pour passer l'épreuve pratique du permis. Pour l'épreuve théorique générale, la liberté d'inscription ne crée aucune dichotomie entre les candidats inscrits dans une école de conduite classique et les candidats libres.

Ces chiffres sont en pleine croissance et, sauf à interdire les formations réalisées par les plateformes, ils devraient continuer à progresser. Ces dernières se réclament de plus de 150 000 candidats inscrits, ce qui à terme aurait des conséquences non négligeables sur le nombre de candidats libres.

Encadré 4 : Expérimentation des candidats libres – Candilib

Conscient de la montée en charge de cette problématique, la DSR a mis en place une expérimentation à Paris (75) et en Seine Saint-Denis (93).

Le constat était le suivant : un délai d'attente des candidats libres du 75 et 93 compris entre 2 et 12 mois. Aussi, la DSR finalise une expérimentation permettant aux candidats libres de réserver leur créneau d'épreuve pratique eux-mêmes. L'outil développé est dénommé « Candilib ».

Chaque candidat reçoit un mail avec son identifiant lui indiquant qu'il peut s'inscrire sur l'agenda. Il dispose d'un accès à l'intégralité des plages disponibles des examinateurs du permis de conduire dédiées aux candidats libres. Le candidat s'inscrit dans l'agenda et réserve ainsi son créneau. Il est libre de se présenter ou non. À ce stade du développement, il se peut que la personne qui a reçu un mail ait déjà pu obtenir le permis. À terme un *batch* quotidien, sur la base des titulaires du permis sera mis en place afin de retirer les candidats ayant déjà obtenu le permis.

Les agents de l'État voient leur rôle modifié. Ils consultent le nombre de demandes et transmettent au délégué, alimentent les créneaux disponibles après retour du délégué, ouvrent l'accès aux candidats à l'interface de réservation et gèrent les annulations et restitutions de places.

Les bénéfices attendus sont, pour les candidats, un dispositif plus souple et plus rapide et, pour les agents de l'État, un gain de temps et une application « sous contrôle » du ministère de l'Intérieur.

L'expérimentation est en cours.

Source : délégation à la sécurité routière, mission.

Le premier bilan de l'expérimentation Candilib est positif (même si ce résultat est à relativiser, seuls quatre mois ont été observés). Comparé au mode d'organisation manuel, il permet une meilleure allocation des places disponibles et une plus grande réactivité. Par ailleurs, une fois les candidats inscrits, peu sont absents le jour de l'examen.

Tableau 4 : Expérimentation Candilib – juillet à octobre 2018

Mode d'organisation	Candidats invités	Créneaux proposés	Créneaux pris	Absents	Examinés	Non-examinables	Réussite
Candilib	422	325	234	3	211	10	105
Printel (système « répartiteurs »)	540	-	-	-	-	-	-

Source : DDT 75 et 93.

La mise en place, au niveau national, à terme, d'une solution de désintermédiation complète aura pour effet de libérer une partie des 300 postes de répartiteurs (ETP). La mission estime que 150 équivalents temps plein (ETP) pourraient être redéployés sur des missions plus prioritaires au service de la sécurité routière.

Néanmoins, la mission est consciente qu'ouvrir la réservation doit être encadré pour limiter les multiplications abusives de présentation. Il convient de fixer un prix, à déterminer, à compter de la seconde présentation¹⁰⁵ et un délai minimal entre deux présentations. Enfin, pour assurer des statistiques fiables, au moment de son inscription, chaque candidat devra déclarer l'école de conduite ou la plateforme avec laquelle il a réalisé ses dernières heures de cours pratiques¹⁰⁶.

Si la voie d'une désintermédiation pour l'ensemble des candidats (candidats libres ou présentés par une école de conduite) n'était *in fine* pas retenue ; pour la mission, il convient à tout le moins de généraliser l'applicatif « candilib » pour l'ensemble des candidats libres qui se présentent à l'épreuve pratique sur le territoire. Pour les candidats présentés par une école de conduite, une nouvelle pondération des critères d'attribution des places pour l'épreuve pratique pourrait être expertisée afin de mieux valoriser leur capacité de formation. L'arrêté du 21 juillet 2016 prévoit actuellement deux critères¹⁰⁷ afin de répartir mensuellement les places sur un département compte tenu du nombre d'inspecteurs du permis de conduire disponibles : le nombre d'examinés en première et deuxième demande (présentés sur les 12 derniers mois) et le nombre d'enseignants (nombre d'équivalent temps plein déclarés sur le département).

Toutefois, la mission note que la Loi du 6 août 2015 (article L. 213-4-1 du code de la route) prévoit que « *la répartition des places d'examen au permis de conduire attribuées aux établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière est assurée dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, ne portant pas atteinte à la concurrence entre ces établissements. Ces places sont attribuées aux établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière en fonction notamment du nombre d'enseignants à la conduite dont ils disposent, et de manière à garantir l'accès des candidats libres à une place d'examen.* ». Dès lors, la mission souligne que toute modification du mode de calcul de l'attribution des places devra tenir compte des modalités d'organisation des plateformes en ligne qui n'emploient pas des enseignants de la conduite mais font travailler des auto-entrepreneurs diplômés. Si une meilleure prise en compte des capacités de formation des établissements de conduite peut contribuer à l'objectif de sécurité routière ;

¹⁰⁵ Le coût de l'organisation du passage du permis de conduire est de 61 euros (2015, 2016 PLF) pour l'État.

¹⁰⁶ Cette mise en œuvre de l'expérimentation pourra s'accompagner d'un effort de pédagogie de la DSR tendant à préciser les attentes des examinateurs au regard de l'épreuve pratique.

¹⁰⁷ Pour les nouvelles écoles de conduite 4 places pratiques sont attribués les deux premiers mois d'exploitation, au prorata des mois précédents pour le 3^{ème} mois. Du 4^{ème} au 6^{ème} mois, ; l'administration fixe le nombre mensuel de places au vu de la demande motivée de l'établissement (capacité de formation et le nombre d'inscrits mensuel de l'établissement) le nombre de places d'examen à attribuer mensuellement

cela ne doit pas conduire à la création de barrière à l'entrée pour certains acteurs et dès lors fausser la concurrence.

Proposition n° 19 : désintermédier l'attribution des places de l'examen pratique en mettant en place un calendrier en ligne pour l'intégralité du territoire national, à l'instar de l'expérimentation en cours pour les candidats libres.

Proposition n° 20 : afin d'éviter que les candidats ne se présentent plusieurs fois et dans des délais très courts : facturer la seconde inscription à l'examen pratique et limiter le passage à une fois tous les quinze jours.

3.2.3. Mettre sur un pied d'égalité le candidat libre et le « candidat auto-école »

Même si dans ce nouveau système tous les candidats sont libres de s'inscrire, certains peuvent se présenter au permis de conduire sans être inscrits dans une auto-école. Ces candidats libres se présenteront à l'examen, comme aujourd'hui, avec leur propre voiture à double commande louée auprès d'un professionnel.

Il a été indiqué à la mission qu'actuellement, certains candidats pouvaient être confrontés à un refus « zélé » du véhicule loué par certains examinateurs. Pour pallier ce type de désagrément, les directions départementales des territoires (DDT) 75 et 93 diffusent les règles à observer pour se présenter avec un véhicule qui ne sera pas refusé. Ces prescriptions devraient d'ailleurs être opposables au loueur de véhicules qui devrait s'engager par contrat à les respecter.

Les candidats issus des auto-écoles viennent avec les véhicules de ces dernières, celles-ci facturent la prestation à hauteur d'une heure de conduite.

Proposition n° 21 : garantir l'homologation du véhicule à double commande présenté à l'examen pour permettre à tous les candidats d'être traités de la même façon. Si l'école de conduite dispose d'un véhicule disponible le jour de l'examen, elle pourrait d'ailleurs accompagner le candidat comme dans le système actuel.

3.2.4. Rendre autonome chaque candidat pour la réservation de son créneau pour passer l'épreuve pratique

Donner les dates de 1er passage et de 2ème passage de l'épreuve pratique dès l'inscription initiale permettrait au candidat de programmer au mieux sa formation et de limiter, autant que possible, le nombre de leçons de conduite prises uniquement dans l'attente de la fixation de la date de l'examen pratique. Comme il a été indiqué plus haut, chaque mois de délai gagné est évalué à en moyenne 200 € d'économies pour le candidat, dès lors que celui-ci est prêt¹⁰⁸. Cela serait possible avec une inscription désintermédiée.

Selon la délégation à la sécurité routière (DSR), le délai d'attente entre la première et la seconde présentation a baissé au niveau national de 25 jours, il est passé de 90 jours en 2014 à 65 jours au 1er juin 2018, avec des points de fixation en Île-de-France et en Auvergne-Rhône-Alpes notamment.

¹⁰⁸ Réforme du permis de conduire « priorité jeunesse », ministère de l'Intérieur, 13 juin 2014.

La mission est consciente des enjeux et des difficultés potentielles liées à la mise en place de la désintermédiation de l'inscription aux épreuves pratiques du permis (mise à disposition des véhicules à double pédalage, disponibilité des auto-écoles le jour de l'épreuve). Aussi, elle propose une expérimentation dans dix à quinze départements, sélectionnés de manière à ce qu'ils soient représentatifs de la variété des problématiques rencontrées, pour une durée de 18 mois.

3.3. Une organisation de l'État qui doit s'assouplir et évoluer pour répondre aux attentes des candidats

La sécurité routière est organisée au sein de l'État de la façon suivante : environ 150 agents affectés aux services centraux de la délégation à la sécurité routière (DSR), 630 agents¹⁰⁹ en direction départementale des territoires (DDT) et en Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et 1 371 inspecteurs pour un budget total en projet de loi de finances 2019 de 200 M€ environ. L'intégralité des agents affectés au ministère de la Transition écologique et solidaire a été transférée au ministère de l'Intérieur au 1^{er} janvier 2019¹¹⁰.

L'action 9, « Sécurité et éducation routières », du programme 216 du projet de loi de finances de 2019 « conduite et pilotage des politiques de l'intérieur », regroupe les effectifs de la délégation à la sécurité routière (DSR), soit 2 183 ETPT ainsi répartis :

- ◆ 15 hauts fonctionnaires ;
- ◆ 498 personnels administratifs ;
- ◆ 299 personnels techniques ;
- ◆ 1 371 inspecteurs et délégués du permis de conduire y compris ceux affectés en administration centrale.

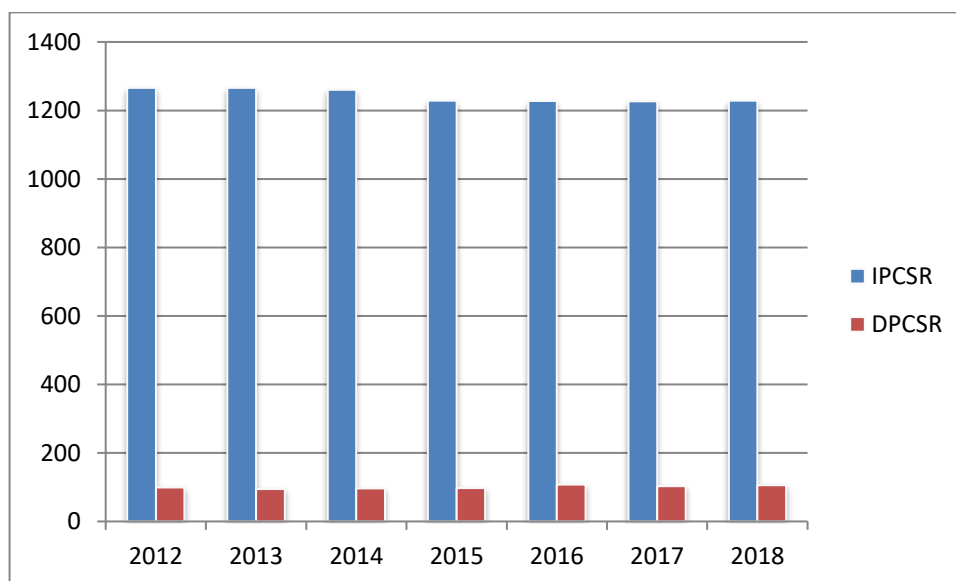
Le budget alloué au personnel s'élève à 126 M€ pour l'exercice 2019¹¹¹, auquel il convient d'ajouter 40 M€ du programme 207 « sécurité et éducation routière » qui regroupe les actions de formation relatives à la sécurité routière.

¹⁰⁹ 630 ETPT. Les ETPT sont les effectifs physiques pondérés par la quotité de travail des agents.

¹¹⁰ Ce transfert de missions a donné lieu à un transfert progressif des personnels. En 2013, transfert des 191 agents de la DSR ; en 2014 transfert de la gestion des inspecteurs et délégués ; transfert de 630 ETPT de personnels exerçant des missions de sécurité routière. Au 14 mars 2018, transfert de 397,5 ETP sur 630 ETP. Il reste 232,5 emplois à transférer. 147 agents ont émis le souhait de rejoindre le ministère de l'intérieur (43 personnels de catégorie C, 76 de catégorie B, 25 de catégorie A et 2 ouvriers).

¹¹¹ En 2018, la consommation de la masse salariale est estimée à 113 millions d'euros (91 millions d'euros du ministère de l'intérieur auxquels s'ajoutent les 22 millions transférés par le ministère de la transition écologique et solidaire).

Graphique 1 : Évolution des ETPT¹¹² des délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière



Source : Délégation à la sécurité routière.

Les effectifs d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) sont passés de 1 266 en 2012 à 1 229 en 2018 du fait de plusieurs facteurs : le départ lié à l'intégration au ministère de l'Intérieur en 2014 (- 12 effectifs), les départs à la retraite de 2017 non remplacés et, en 2018, l'intégration de 21 postiers et la création de 3 postes de délégués.

3.3.1. Assouplir les conditions de recrutement des inspecteurs du permis de conduire

Les 1 371 inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR), fonctionnaires de catégorie B, et les délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCR), fonctionnaires de catégorie A, sont rattachés au ministère de l'Intérieur depuis 2014 (à la direction à la sécurité routière¹¹³), ils étaient auparavant rattachés au ministère de la Transition écologique et solidaire.

Les inspecteurs répondent aux exigences fixées par la directive européenne 2006/126/CE du 20 décembre 2006 précitée, en termes de formation et de contrôles qualité, réglementées par le décret n° 2013-422 du 22 mai 2013 portant statut particulier du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et l'arrêté du 30 juin 2011 fixant les conditions de formation et d'obtention des qualifications professionnelles des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

Le recrutement de fonctionnaires à ces fonctions est un gage de neutralité et d'impartialité et garantit le niveau de formation. Le nombre d'inspecteurs dépend du schéma d'emploi et du plafond d'emploi fixé par la loi de finances. Compte tenu de cette limitation, et pour garantir que les fonctionnaires soient employés à bon escient, il a été nécessaire de mettre en place une méthode visant à assurer une présentation par les écoles de conduite d'élèves suffisamment préparés pour avoir une chance raisonnable de réussir l'examen dès leur première présentation et à limiter le taux d'absentéisme le jour de l'examen.

¹¹² Ne sont comptabilisés ici que les IPCSR réalisant des examens.

¹¹³ Ce corps dépendait du ministère de l'équipement/écologie avant le rattachement de la sécurité routière au ministère de l'Intérieur.

Les inspecteurs doivent réaliser trois missions :

- ♦ examiner les permis ;
- ♦ contrôler les auto-écoles ;
- ♦ diffuser la sécurité routière.

En réalité les inspecteurs sont essentiellement mobilisés sur la première mission.

Afin de faire face aux délais, de renforcer les effectifs en Île-de-France et de fluidifier le passage dans certaines régions, différentes mesures, dont certaines ont déjà été engagées par le ministère de l'Intérieur pourraient être mises en œuvre : la revalorisation des primes des inspecteurs en Île-de-France, la meilleure articulation entre la date de sortie des nouvelles promotions et la date de prise d'effet des mutations, l'adoption d'une charte de gestion imposant une durée sur le poste de deux ans minimum, la réduction du nombre de postes dans les zones peu tendues. À ces dispositifs s'ajoute la reconduction de la convention avec le Groupe La Poste.

Des mesures complémentaires doivent être étudiées :

- ♦ promouvoir le détachement dans ce corps, notamment auprès des militaires et des policiers ;
- ♦ réexaminer l'affectation des inspecteurs à un centre d'examen, ajuster les dates de mobilité¹¹⁴ et envisager la réduction de la durée de la formation pour les inspecteurs chargés de faire passer exclusivement le permis B. L'objectif est de réduire le coût de leur formation afin notamment de faciliter le recrutement de contractuels qui, au terme de ces cinq années, pourraient ou non passer le concours en ne suivant que la spécialisation au permis moto ;
- ♦ organiser un concours local, pour l'Île-de-France, et non plus national, assorti d'une obligation de rester sur le poste pendant cinq ans minimum.

Proposition n° 22 : faire évaluer par le ministère de l'Intérieur les mesures complémentaires de recrutement d'inspecteurs du permis (détachement de militaires ou policiers ; réduction de la durée de formation de certains inspecteurs ; organisation de concours d'inspecteurs locaux –Ile de France par exemple) et en retenir certaines.

3.3.2. Mettre en place un audit des centres secondaires

772 centres d'examens pour le permis B sont répartis sur le territoire en 2018. 95 d'entre eux comptent un seul inspecteur affecté. Certains centres de permis dits « secondaires », c'est-à-dire hors des villes principales sont ouverts tous les quinze jours, parfois loin de la ville centre. Si, dans certains territoires, notamment dans les zones de montagne, l'accessibilité de ces centres secondaires est essentielle, les déplacements occasionnés peuvent être particulièrement chronophages pour les inspecteurs.

Un nouvel infocentre sera prochainement déployé par la délégation à la sécurité routière et permettra une géolocalisation de l'ensemble de ces centres. Ce déploiement devrait permettre une évaluation fine de leur activité afin de concilier l'adaptation de l'offre aux besoins des candidats et la maîtrise des coûts de ces centres.

¹¹⁴ En 2018, mobilité de la province vers l'Ile de France 1 ; de l'Ile de France vers la province 10 ; au sein de l'Ile de France 6 ; entre les départements hors Ile de France 32.

3.3.3. Mettre en œuvre les procédures d'affectation temporaires dans les zones sinistrées en termes de délais en créant une réserve « externe » (inspecteurs ou moniteurs en retraite....)

La mission ne retient pas l'option d'une externalisation de l'épreuve pratique pour deux raisons :

- ♦ les délais excessifs de passage de l'épreuve pratique sont circonscrits à des zones en tension (essentiellement Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes) et le bilan des nombreuses mesures engagées récemment n'a pas encore été établi ;
- ♦ le bilan de l'externalisation de l'épreuve théorique est très positif en termes quantitatif. En revanche, tous les acteurs soulignent que le « bachotage » a été largement accru, certains candidats passant le code plusieurs fois jusqu'à son obtention. Il serait regrettable de transposer une telle « pédagogie de l'échec » sur la partie pratique. En outre, tous les aspects de sécurité, notamment en termes de vérification de l'identité, ne sont pas encore complètement réglés. Enfin, externaliser une épreuve qui ne requiert pas un savoir-faire particulier (en dehors d'une bonne gestion de l'applicatif) ne saurait être comparable à l'externalisation d'une épreuve pratique confiée à des personnels très qualifiés.

La loi du 6 août 2015 précitée codifiée à l'article L. 221-5 du code de la route prévoit 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 »*. Le recours à des contractuels est désormais un dispositif autorisé pour pallier le manque d'examinateurs.

Cette mesure législative a fait l'objet du décret d'application n° 2015-1379 du 29 octobre 2015 fixant les conditions permettant à des agents publics ou à des contractuels de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire. Par une décision n° 395612 du 7 décembre 2016, le Conseil d'État, saisi par le syndicat Force Ouvrière, a confirmé la validité juridique de ce dispositif.

Le Groupe La Poste et le ministère de l'Intérieur ont signé une convention le 25 février 2016 pour la mise à disposition, pour une période de 2 ans renouvelable, de 50 agents publics fonctionnaires ou contractuels aux fonctions d'examinateurs des épreuves de conduite du permis B. Le coût total de la formation de ces 50 agents à l'Institut national de sécurité routière et de recherche (INSERR) a été de 605 271 euros.

En année pleine, l'impact potentiel de cette mesure était évalué à 135 000 places d'examen B supplémentaires.

Encadré 5 : Bilan de l'expérimentation menée avec La Poste

Les agents de la Poste sont sélectionnés sur dossier, font l'objet d'un entretien avec un jury de professionnels, et sont ensuite formés à l'INSERR - Institut national de sécurité routière et de recherches - pour une durée de trois mois, plus courte que le parcours de professionnalisation suivi par les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR). Leur formation ne s'adresse qu'au permis de catégorie B.

À l'issue de cette procédure, 33 examinateurs ont reçu une qualification professionnelle et rejoint leur affectation le 29 février 2016. 17 agents n'ont pas obtenu la qualification nécessaire ou ont démissionné, soit un taux d'échec d'un tiers.

Les examinateurs qualifiés ont été affectés dans les départements où les délais étaient les plus importants (Rhône, Bouches-du-Rhône et les 8 départements d'Île-de-France).

En 2018, il ne reste que 31 examinateurs en fonction.

Source : La Poste, mission.

Compte tenu de la réduction des délais d'attente moyens constatée depuis deux ans, le ministère de l'Intérieur n'avait initialement pas souhaité, poursuivre le dispositif au-delà de février 2019.

Face à l'application d'un schéma d'emplois négatif en 2019, le ministère de l'Intérieur souhaite, à ce jour, renouveler l'expérience. La Poste a indiqué à la mission qu'elle s'était d'ores et déjà mobilisée pour pouvoir proposer une nouvelle promotion d'agents au recrutement d'inspecteur du permis de conduire.

La véritable question repose sur l'intégration ou non de ces nouveaux inspecteurs dans le corps des inspecteurs. Il leur était offert, par la première convention de rejoindre ce corps, par concours, néanmoins, *in fine*, il s'agit d'accroître de façon pérenne les effectifs de la fonction publique d'État. Au-delà de cette mesure, il convient de garantir un véritable parcours professionnel pour ces agents, ce que La Poste a indiqué réaliser puisqu'elle accueille des agents n'ayant pas souhaité intégrer le corps des inspecteurs.

Proposition n° 23 : étendre l'expérimentation du Groupe La Poste à d'autres entreprises assurant des missions de service public.

ANNEXE I

Liste des propositions

Proposition n° 1 : supprimer l'obligation, pour obtenir un premier 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

Proposition n° 2 : enrichir le contenu pédagogique de l'ASSR 2 et mettre en place un accompagnement des apprentissages des règles de circulation, en sécurité, sur l'espace public. Expertiser l'inscription de l'ASSR2 au programme de la classe de 4^{ème} afin de garantir que tous les jeunes de 14 ans aient bénéficié de cet enseignement

Proposition n° 3 : renforcer le continuum éducatif tout au long de la scolarité en développant les contenus, en ouvrant la formation des élèves aux professionnels de la conduite et en tenant compte des nouvelles mobilités pour permettre aux élèves d'avoir une connaissance approfondie du code des mobilités.

Proposition n° 4 : favoriser les expérimentations pour adapter les messages de prévention aux territoires, notamment dans les DROM-COM.

Proposition n° 5 : prévoir un temps collectif d'échange pour l'apprentissage du code de la route et donner la possibilité à tous les jeunes de présenter l'épreuve théorique générale lors de la phase obligatoire du service national universel.

Proposition n° 6 : donner la possibilité à tous les jeunes accomplissant le service national universel volontaire de longue durée, la réserve nationale et le service civique de passer l'épreuve pratique du permis de conduire, pendant cette période, à titre gratuit.

Proposition n° 7 : revoir l'épreuve théorique générale et y introduire des épreuves concernant le code de la route, notamment la maîtrise de la signalisation en utilisant les outils d'analyse de données et les retours des plateformes internet. Clarifier et simplifier les questions afin de favoriser l'accessibilité de cet examen.

Proposition n° 8 : développer un vivier d'accompagnateurs pour encadrer les conduites accompagnées et supervisées afin que chaque candidat puisse bénéficier de ces dispositifs.

Proposition n° 9 : expertiser l'abaissement à 17 ans de la limite d'âge pour la délivrance d'un permis B, valable uniquement sur le territoire national. Cette faculté serait ouverte aux élèves en conduite accompagnée qui ont satisfait les obligations minimales (3 000 kilomètres, rendez-vous pédagogiques) et réussi l'épreuve pratique du permis de conduire. À 18 ans, le jeune disposerait d'un permis de conduire de droit commun.

Proposition n° 10 : L'article R. 213-1 du code de la route prévoit que : « *Les agréments visés à l'article L. 213-1 sont délivrés pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu d'implantation de l'établissement* ». La mission propose de le compléter par les mots « *Cet agrément a une portée nationale* ».

Proposition n° 11 : compléter le livret d'apprentissage par la précision de l'identité du moniteur et le numéro de son autorisation d'exercer ou de l'accompagnateur bénévole et de son numéro de permis de conduire et rendre la présentation de ce livret obligatoire lors de l'épreuve pratique.

Proposition n° 12 : examiner une baisse de la taxe sur la valeur ajoutée pour les prestations relatives au permis de conduire dès lors que la directive en projet proposée par la Commission européenne sera adoptée.

Proposition n° 13 : définir et diffuser un contrat type (proposé par la DGCCRF) afin de garantir au candidat la transparence dans son parcours d'apprentissage de la conduite.

Proposition n° 14 : mettre en place (Délégation à la sécurité routière – 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, par exemple la durée précise d'un cours de conduite ; de publier les taux de réussite médians aux épreuves pratiques par école de conduite (assorti, si l'école le souhaite, d'un tableau présentant les taux de réussite en fonction d'un nombre d'heure de pratique, par profil type) ; d'accéder à l'information sur les modalités d'accompagnement financier.

Proposition n° 15 : parallèlement à la mise en place du label, il conviendra d'organiser une concertation de l'ensemble des acteurs du secteur, sous l'égide d'une personnalité qualifiée, pour définir la liste des prestations réalisées par les écoles de conduite qui seront portées à la connaissance du public sur le portail internet (proposition n° 14) notamment sur toutes les dimensions qualitatives et pédagogiques des prestations. Cette liste de critères remplacera le label actuel. Les conditions pour bénéficier des aides publiques ne seront pas liées au respect de tous les critères de cette liste. Cette dernière devra être mise en place dans un délai de six (6) mois à compter de la remise de ce rapport. Les contrats de labellisation déjà conclus ne seront pas remis en question.

Proposition n° 16 : étendre le dispositif de suramortissement voté en première lecture du Projet de Loi de Finances 2019 par l'Assemblée nationale au simulateur de conduite.

Proposition n° 17: promouvoir des modalités innovantes d'apprentissage de la conduite comme le recours à des simulateurs pour appréhender les manœuvres et les « mises en situation » au regard de certaines situations d'urgence (freinage d'urgence, conduite de nuit, sous la pluie / ou la neige) et augmenter le nombre d'heures d'apprentissage sur simulateur à dix heures ; promouvoir le permis de conduire sur les véhicules à boîte automatique et réduire à trois (3) mois le délai permettant sa transformation en permis « classique ».

Proposition n° 18 : développer un portail internet qui permette au candidat d'accéder facilement aux aides au financement du permis de conduire. Présenter ce portail lors des journées du service national universel. Expertiser la mise en place d'un guichet numérique, décliné au niveau régional, afin d'orienter et d'accompagner les demandeurs d'un financement du permis de conduire. Ce dispositif national serait piloté par les régions, au plus près des territoires.

Proposition n° 19 : désintermédier l'attribution des places de l'examen pratique en mettant en place un calendrier en ligne pour l'intégralité du territoire national, à l'instar de l'expérimentation en cours pour les candidats libres.

Proposition n° 20 : afin d'éviter que les candidats ne se présentent plusieurs fois et dans des délais très courts : facturer la seconde inscription à l'examen pratique et limiter le passage à une fois tous les quinze jours.

Proposition n° 21 : garantir l'homologation du véhicule à double commande présenté à l'examen pour permettre à tous les candidats d'être traités de la même façon. Si l'école de conduite dispose d'un véhicule disponible le jour de l'examen, elle pourrait d'ailleurs accompagner le candidat comme dans le système actuel.

Proposition n° 22 : faire évaluer par le ministère de l'Intérieur les mesures complémentaires de recrutement d'inspecteurs du permis (détachement de militaires ou policiers ; réduction de la durée de formation de certains inspecteurs ; organisation de concours d'inspecteurs locaux –Ile de France par exemple).

Proposition n° 23 : étendre l'expérimentation du Groupe La Poste à d'autres entreprises assurant des missions de service public.

ANNEXE II

Lettre de mission

Le Premier Ministre

1 2 5 8 / 1 8 3 6

Paris, le - 3 AOUT 2018

Monsieur le député, *de Stanislas*,

Les conditions d'obtention du permis de conduire de catégorie B et plus largement l'éducation routière constituent un enjeu majeur, à la fois en termes d'insertion professionnelle et de sécurité routière. La non-détention du permis de conduire, véritable passeport pour l'emploi, constitue souvent l'une des principales barrières à la mobilité et peut conduire à un éloignement du marché du travail et à un renforcement des inégalités d'accès à l'emploi. Par ailleurs, le niveau de formation des apprentis conducteurs, conditionné par le niveau des examens théoriques et pratiques, a des répercussions importantes sur l'accidentalité des conducteurs novices, le plus souvent dans la tranche d'âge des 18-24 ans.

Partant d'un constat encore plus aigu en termes de prix et de délai, la réforme du permis de conduire mise en œuvre en 2014, en recentrant les missions des inspecteurs et délégués du permis de conduire sur le passage des examens pratiques et les contrôles, en externalisant l'organisation de l'épreuve théorique en application de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 et en augmentant le nombre d'examens pratiques par jour, a permis de progresser, sans toutefois atteindre les objectifs fixés, notamment en termes de délai d'attente pour une place d'examen pratique. Ce délai reste, dans certains départements et notamment en région parisienne, supérieur à l'objectif fixé par le législateur, ce qui conduit les candidats à prendre un plus grand nombre de leçons afin de maintenir leur niveau jusqu'à l'examen, ce qui a pour effet de renchérir le coût de la formation au permis de conduire.

Trois ans après l'entrée en vigueur de la loi, et alors que plusieurs modèles d'apprentissage de la conduite se sont développés, tirant pour certains parti des technologies numériques, une réflexion sur l'éducation routière en France mérite d'être réengagée afin de dresser le bilan des réformes mises en place et d'envisager des évolutions.

Vous formulerez des propositions permettant de garantir une formation de qualité au permis de conduire tout en assurant son accessibilité et celle des examens à la fois en termes de délais et de prix. Vous examinerez l'opportunité d'adapter les normes existantes aux nouveaux usages, en vérifiant que la réglementation et ses dérivés – comme par exemple le « label qualité » récemment mis en place – garantissent les conditions d'une concurrence équitable, y compris au regard des normes sociales et fiscales en vigueur. Cette évaluation prendra en compte la réglementation européenne (notamment la directive européenne 2006/126 du 20 décembre 2006) et les exemples étrangers.

cc

Monsieur Stanislas GUERINI
Député
Assemblée nationale
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Votre mission formulera des propositions pour consolider le secteur économique de l'éducation routière, tout en garantissant dans le temps et en tout point du territoire, y compris en outre-mer, la capacité à former correctement les candidats au permis de conduire et à leur permettre de passer les examens dans des délais et à des prix raisonnables. Vous examinerez à cet effet les modalités de préparation et de passage des examens du permis de conduire.

Vous vous attacherez à mettre en lumière les avantages et inconvénients des différentes propositions que vous serez amenés à faire, notamment sous l'angle des gains ou coûts économiques (coût de la formation et de l'examen, impacts budgétaires, emploi...) ainsi que des bénéfices ou contraintes pour les candidats au permis (impact sur les délais d'examen, maillage territorial, expérience utilisateur...).

Vos travaux devront également porter sur les modalités du contrôle de la profession, conformément au cadre fixé par le droit de l'Union européenne.

Votre mission mènera également une réflexion sur les conséquences, en termes d'éducation routière, du développement à moyen terme des premiers véhicules autonomes.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès de M. Gérard COLLOMB, ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de M. Bruno LE MAIRE, ministre de l'économie et des finances. Vous serez appuyés par un membre des inspections générales de l'administration et des finances et vous pourrez vous appuyer sur les services de la délégation à la sécurité routière du ministère de l'intérieur, de la direction générale du trésor, de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes du ministère de l'économie et des finances, de la direction générale des outre-mer du ministère des Outre-mer ainsi que sur le commissariat général à l'égalité des territoires. Vous mènera cette mission conjointement avec Madame Françoise DUMAS, députée.

Vos travaux privilégieront une approche concertée et de larges échanges afin de proposer une réponse globale aux enjeux d'accessibilité du permis de conduire et de qualité de l'éducation routière.

Je vous saurais gré de bien vouloir remettre votre rapport d'ici au 15 décembre 2018.

Je vous prie de croire, Monsieur le député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien à toi,


Edouard PHILIPPE

Annexe III

Baisse du cout du permis - illustrations

1. Sur la proposition relative à la promotion de l'usage des simulateurs en augmentant le nombre d'heures d'apprentissage à dix heures

La mission propose de développer l'usage des simulateurs en augmentant à 10h (contre 5h actuellement) la possibilité de recourir à cet outil dans la formation à la conduite des jeunes conducteurs.

Selon nos calculs, cette mesure pourrait permettre d'abaisser sensiblement le coût de la formation, en effet :

- ♦ en Allemagne, les études démontrent qu'au-delà de la diminution des coûts de fonctionnement, l'usage de simulateurs permet de baisser de 50 % le coût de la leçon de conduite ;
- ♦ le prix moyen d'une heure de conduite étant d'environ 43 euros (chiffres de 2016) ;
- ♦ les candidats reçus à l'examen ont en moyenne recours à 35 heures de conduite.

Aussi, pour un candidat qui effectuerait ses 10 premières heures de conduite sur simulateur, le coût total de sa formation reviendrait à environ 1 290 euros¹¹⁵ soit une baisse d'environ 28 % du prix¹¹⁶.

2. Promouvoir le passage du permis de conduire sur les véhicules à boîte automatique et réduire à trois mois le délai permettant sa transformation en permis « classique »

La mission propose de faciliter le recours à ce type de formation en réduisant la durée nécessaire à la transformation du « permis boîte-auto » (B78) à 3 mois (contre 6 mois actuellement). Cette solution permettra de réduire sensiblement les coûts de la formation de la conduite.

En effet, pour la DSR, bien qu'il n'existe pas d'étude approfondie sur le sujet, il apparaît que les 7 heures de formations sont suffisantes pour acquérir une bonne maîtrise d'un véhicule à boîte manuelle.

Aussi, un candidat qui privilégierait ce mode de formation (en excluant le recours au simulateur) pourrait voir le coût de sa formation abaissé à 860 euros¹¹⁷.

¹¹⁵ 25 heures à 43 euros en moyenne et 10 heures à 21,5 euros en moyenne soit 1 290 euros.

¹¹⁶ Actuellement le recours au simulateur est peu développé. En se basant sur le même calcul, avec la limitation à 5 heures sur simulateur ou circuit actuellement en vigueur, le coût d'une formation atteint les 1397,5 euros.

¹¹⁷ 13 heures à 43 euros pour le permis boîte automatique et 7 heures à 43 heures pour le convertir en permis B, soit 860 euros.

3. Proposition relative à la désintermédiation de l'attribution des places de l'examen pratique en mettant en place un calendrier en ligne pour l'intégralité du territoire national, à l'instar de l'expérimentation en cours pour les candidats libres

Les informations recueillies par la mission font état que chaque mois de délai gagné est évalué à en moyenne 200 € d'économies pour les candidats, dès lorsqu'ils sont prêts, car, confrontés à des délais d'attente importants, ils sont contraints de prendre plusieurs leçons afin de maintenir leur niveau de conduite¹¹⁸.

Aussi une meilleure attribution des places d'examen permettra de diminuer le coût de la formation.

¹¹⁸ Réforme du permis de conduire « priorité jeunesse », ministère de l'Intérieur, 13 juin 2014.

ANNEXE IV

Liste des personnes rencontrées

SOMMAIRE

1. SECRETAIRE D'ÉTAT	1
1.1. Secrétaire d'État auprès du ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse.....	1
2. CABINETS.....	1
2.1. Présidence de la République	1
2.2. Premier ministre	1
2.3. Ministère de l'économie et des finances.....	1
2.4. Ministère de l'intérieur.....	1
2.5. Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports.....	1
3. DEPUTES.....	1
4. MINISTERE DE L'INTERIEUR.....	2
4.1. Directeur général des outre-mer	2
4.2. Délégation à la sécurité routière.....	2
4.3. Direction des ressources humaines.....	2
4.4. Préfecture de police	2
4.5. Direction générale de Police nationale.....	2
4.6. Direction Générale de Gendarmerie nationale	3
4.7. Institut national de la sécurité routière et de recherches (INSERR)	3
5. MINISTERE DE LA DEFENSE.....	3
5.1. Direction du service national	3
6. MINISTERE DES FINANCES.....	3
6.1. Direction générale de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF)	3
6.2. Direction générale du Trésor	3
6.3. Institut National de la statistique et des études économiques (INSEE)	3
7. MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE.....	3
7.1. Direction général de l'enseignement scolaire (DGSCO)	3
8. MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, CHARGE DES TRANSPORTS.....	4
8.1. Direction départementale des territoires (DDT)	4
8.2. Direction régionale de l'équipement et de l'aménagement du territoire (DREAL)	4
8.2.1. Unité départementale de la Seine-Saint-Denis	4

9. COMMISSARIAT GENERAL AU TERRITOIRE (CGET)	4
10. POLE EMPLOI.....	4
11. AGENCE NATIONALE DES TITRES SECURISES (ANTS).....	4
12. AGENCE DU SERVICE CIVIQUE	4
13. ASSOCIATIONS.....	5
13.1.. Union des missions locales.....	5
13.2.. Association des régions de France.....	5
13.3.. Association prévention routière	5
13.4.. UNAF	Erreur ! Signet non défini.
13.5.. UFC que choisir	5
13.6.. Fédération Française des Assurances (FFA)	5
14. ÉDITEURS.....	5
14.1.. Code Rousseau	5
14.2.. ENPC (Edition nationale du permis de conduire) et EDISER (Edition sécurité routière).....	6
14.3.. DEKRA	6
14.4.. Bureau Veritas.....	6
14.5.. Pearson vue	6
14.6.. La Poste	6
14.7.. SGS Automotiv.....	6
15. RENAULT	6
16. INSTITUT FRANÇAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS, DE L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX (IFSTTAR)	6
17. REPRESENTANTS DES DYS.....	7
18. ORGANISATIONS SYNDICALES.....	7
18.1.. UNSA.....	7
18.2.. CGT	7
18.3.. SNICA-FO	7
19. ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES	7
19.1.. UNIC.....	7
19.2.. UNIDEC (Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la Conduite)	7
19.3.. CNPA-ER (Conseil National des Professions de l'Automobile, Education routière).....	8
20. ÉCOLES DE CONDUITE EN LIGNE.....	8
20.1.. Ornikar	8
20.2.. Le permis libre	8
20.3.. En voiture Simone.....	8

20.4.. Auto-école.net.....	8
20.5.. Carl Move.....	8
21. LES ECOLES DE CONDUITE	8
21.1.. ECF	8
21.2.. CER association.....	9
21.3.. Fédération française des écoles de conduite.....	9
21.4.. FARE (Fédération des associations de la route pour l'éducation)	9
22. AUTRES ENTREPRISES	9
22.1.. Association des loueurs de véhicules à double commande.....	9
22.2.. Simulateur de conduite.....	9
22.3.. Easy Driver	9
23. DEPLACEMENT DANS LE DEPARTEMENT DU GARD -12 NOVEMBRE 2018.....	9
23.1.. Acteurs institutionnels.....	9
23.2.. Secteur privé	10
23.3.. Service et les inspecteurs – DDTM	10
23.4.. Exploitants auto-écoles	10
24. DEPLACEMENT EN SEINE SAINT DENIS LE 28 NOVEMBRE 2018	11
25. AUTRES PERSONNES REÇUES	11
26. CONTRIBUTIONS ECRITES ET APPORTS TECHNIQUES.....	11

1. Secrétaire d'État

1.1. Secrétaire d'État auprès du ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse

- ♦ M. Gabriel Attal, ministre.

2. Cabinets

2.1. Présidence de la République

- ♦ M. Cédric O, conseiller participations publiques et économie numérique.

2.2. Premier ministre

- ♦ M. Antoine Saintoyant, chef du pôle économie, finances, industrie ;
- ♦ M. Jonathan Nussbaumer, conseiller technique industrie, commerce et artisanat ;
- ♦ M. Pierre Regnault de la Mothe, conseiller technique affaires intérieures ;
- ♦ M^{me} Fanny Le Luel, conseillère parlementaire, cheffe de pôle ;
- ♦ M. Adrien Caillerez, conseiller technique parlementaire.

2.3. Ministère de l'économie et des finances

- ♦ M. Malo Carton, conseiller chargé du commerce, des PME et de l'artisanat au cabinet de la secrétaire d'État.

2.4. Ministère de l'intérieur

- ♦ M^{me} Juliette Part, conseillère chargée des affaires territoriales ;
- ♦ M. Simon Fetet, conseiller budget, administration territoriale de l'État ;
- ♦ M. Julien Autret, conseiller parlementaire ;
- ♦ M^{me} Clémence Lecoœur, conseillère parlementaire.

2.5. Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports

- ♦ M. Julien Dehornoy, directeur adjoint de cabinet.

3. Députés (ou leur représentant)

- ♦ Mme Barbara Bessot Ballot, députée de la Haute-Saône ;
- ♦ M. Bertrand Bouyx, député du Calvados ;
- ♦ M. Yves Daniel, député de Loire-Atlantique ;

Rapport

- ♦ M. Jean-Baptiste Djebbari, député de la Haute-Vienne ;
- ♦ Mme Séverine Gipson, députée de l'Eure ;
- ♦ M. Patrice Perrot, député de la Nièvre ;
- ♦ M. Damien Pichereau, député de la Sarthe ;
- ♦ Mme Laurianne Rossi, députée des Hauts-de-Seine ;
- ♦ M. Benoit Simian, député de la Gironde ;
- ♦ M. Bruno Studer, député du Bas-Rhin.

4. Ministère de l'Intérieur

4.1. Directeur général des outre-mer

- ♦ M. Alexis Bevillard, directeur de cabinet du directeur général des outre-mer.

4.2. Délégation à la sécurité routière

- ♦ M. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière ;
- ♦ M. Alexandre Rochatte, délégué adjoint à la sécurité routière ;
- ♦ M. Pierre Ginefri, sous-directeur de l'éducation routière et du permis de conduire ;
- ♦ M^{me} Claire Wanderoild, adjointe au sous-directeur de l'éducation routière et du permis de conduire.

4.3. Direction des ressources humaines

- ♦ M. Stanislas Bourron, directeur ;
- ♦ Mme Marie-Josée Miranda, chef du bureau des personnels techniques et spécialisés ;
- ♦ M. Patrice Perouas, responsable gestion des ressources humaines.

4.4. Préfecture de police

- ♦ M. Antoine Guerin, directeur des transports et de la protection du public ;
- ♦ M. Guillaume Quenet, sous-directeur des déplacements et de l'espace public ;
- ♦ M. Pierre-François Guerin, adjoint à la sous-directrice régionale de la circulation et de la sécurité routières à la direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC) ;
- ♦ M. Alexis Faux, commissaire divisionnaire, DOPC ;
- ♦ M. Sophiane Aliane, capitaine de Police, DOPC ;
- ♦ M. Guillaume Coppola, brigadier de Police, DOPC.

4.5. Direction générale de Police nationale

- ♦ M. Thierry Ferré, conseiller auprès du directeur général de la police nationale.

4.6. Direction Générale de Gendarmerie nationale

- ♦ Colonel Guillaume Jacquet, commandant du bureau de la sécurité routière, des formations et des moyens spécialisés (BSRFMS) ;
- ♦ Chef d'escadron Gabriel Lothe, BSRFMS.

4.7. Institut national de la sécurité routière et de recherches (INSERR)

- ♦ M^{me} Carole Dabrigeon, directrice générale.

5. Ministère de la défense

5.1. Direction du service national

- ♦ M. Yves Boero, chef de service, adjoint au directeur du service national ;
- ♦ M. Yves Bagarie, sous-directeur.

6. Ministère des finances

6.1. Direction générale de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF)

- ♦ M^{me} Virginie Beaumenier, directrice ;
- ♦ M^{me} Nadine Mouy, sous-directrice des services et des réseaux ;
- ♦ M^{me} Laetitia Tailliez, cheffe du bureau chargé des transports.

6.2. Direction générale du Trésor

- ♦ M. Thibaut Guyon, sous-directeur des politiques sectorielles ;
- ♦ M^{me} Sophie Ozil, cheffe de bureau.

6.3. Institut National de la statistique et des études économiques (INSEE)

- ♦ M. Benoit Ourliac, directeur de cabinet du directeur général.

7. Ministère de l'éducation nationale

7.1. Direction général de l'enseignement scolaire (DGSCO)

- ♦ M^{me} Françoise Pétreault, sous-directrice de la vie scolaire, des établissements et des actions socio-éducatives ;
- ♦ M^{me} Véronique Gasté, cheffe du bureau santé, action sociale, sécurité ;
- ♦ M^{me} Nathalie Champion, chargée de mission nationale, bureau de la formation professionnelle continue, secteur BTP, industrie, sécurité privée, ASR.

8. Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports

8.1. Direction départementale des territoires (DDT)

- ♦ M. Yves Schenfeigel directeur départemental des territoires de Haute-Garonne ;
- ♦ M. Igor Kisseleff, directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne ;
- ♦ M. Fabien Menu, directeur départemental du Tarn-et-Garonne.

8.2. Direction régionale de l'équipement et de l'aménagement du territoire (DREAL)

8.2.1. Unité départementale de la Seine-Saint-Denis

- ♦ M. Christian Sanjon, chef du service circulation, éducation et sécurité routière (SCESR) ;
- ♦ M^{me} Amandine Ropion, responsable du PMERR.

9. Commissariat général au territoire (CGET)

- ♦ M^{me} Isabelle Kamil, adjointe à la sous-directrice du renouvellement urbain, du développement économique et de l'emploi/cheffe du bureau du renouvellement urbain, du cadre de vie et de la prévention de la délinquance ;
- ♦ M^{me} Michelle Brosseau, chargée du projet renouvellement urbain, transport et mobilité.

10. Pôle emploi

- ♦ M^{me} Firmine Duro, Directrice des partenariats et de la territorialisation ;
- ♦ M^{me} Audrey Perocheau, Directrice du développement des compétences dans les territoires.

11. Agence nationale des titres sécurisés (ANTS)

- ♦ M. Jérôme Létier, directeur ;
- ♦ M. Marc Julier, responsable de la filière permis de conduire.

12. Agence du service civique

- ♦ M. Yannick Blanc, président.

13. Associations

13.1. Union des missions locales

- ♦ M. Jean-Patrick Gille, président ;
- ♦ M^{me} Valérie Garde, chargée de mission mobilité des jeunes.

13.2. Association des régions de France

- ♦ M. David Margueritte, vice-président de la Région Normandie et président de la Commission formation professionnelle ;
- ♦ M. Philippe Brivet, conseiller technique ;
- ♦ M. Pierre-Antoine Huet-Dufour, conseiller technique.

13.3. Association prévention routière

- ♦ M^{me} Anne Lavaud, déléguée générale ;
- ♦ M^{me} Annick Billard, secrétaire générale.

13.4. Union Nationale des Associations Familiales (UNAF)

- ♦ M^{me} Marie-Andrée Blanc, présidente ;
- ♦ M. Stéphane Bernardelli, administrateur chargé des transports ;
- ♦ M^{me} Hélène Marchal, chargée de mission chargée des transports.

13.5. UFC Que Choisir ?

- ♦ M. Antoine Autier, responsable adjoint du service des études ;
- ♦ M. Guilhem Fenyes, chargé de mission relations institutionnelles.

13.6. Fédération Française des Assurances (FFA)

- ♦ M. Arnaud Chneiweiss, délégué général ;
- ♦ M. Stéphane Penet, directeur Assurances dommages et responsabilité ;
- ♦ M^{me} Nathalie Irsson, secrétaire générale Attitude prévention.

14. Éditeurs

14.1. Code Rousseau

- ♦ M. Michel Goep, président ;
- ♦ M^{me} Clémence Terrasse, directrice marketing.

14.2. ENPC (Edition nationale du permis de conduire) et EDISER (Edition sécurité routière)

- ♦ M. Yves Painsar, directeur général ;
- ♦ M. Xavier Consorti, chargé de mission auprès de la direction ;
- ♦ M. Antoine Beaudonnet, directeur commercial.

14.3. DEKRA

- ♦ M^{me} Sophie Dominjon, présidente de DEKRA France et executive vice-présidente de la Région Sud-Ouest Europe ;
- ♦ M^{me} Karine Bonnet, présidente du réseau contrôle technique France et directrice générale adjointe.

14.4. Bureau Veritas

- ♦ M. Jacques Pommeraud, executive vice-président, France Afrique ;
- ♦ M. Pierre Harris, directeur de Projet ;
- ♦ M. Florent Maret, directeur Automotive France.

14.5. Pearson vue

- ♦ M. Thierry Berthou, chef du développement du marché, point code ;
- ♦ M. Alexandre Ramos, *client account manager*.

14.6. La Poste

- ♦ M. Guy-Pierre Sachot, directeur du développement territorial ;
- ♦ M^{me} Smara Lungu, déléguée aux affaires territoriales et parlementaires.

14.7. SGS Automotiv

- ♦ M. Eric Sarfati, directeur général.

15. Renault

- ♦ M^{me} Anne Guillaume, *expert leader* pour la sécurité routière ;
- ♦ M. Nicolas Tcheng, chargé des relations avec le Parlement.

16. Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

- ♦ M. Jean Pascal Assailly, chercheur .

17. Représentants des « dys »

- ♦ M^{me} Martine Rousseau, présidente, Fédération Française des Dys ;
- ♦ M. Vincent Marron, Association Avenir Dysphasie France.

18. Organisations syndicales

18.1. Union nationale des syndicats autonomes (UNSA)

- ♦ M. Christophe Nauwelaers , secrétaire général ;
- ♦ M^{me} Martine Bégassat-Foltzer, secrétaire générale adjointe ;
- ♦ M^{me} Christine Laplace, secrétaire générale adjointe ;
- ♦ M. Damien Laplace, section encadrement.

18.2. Confédération Générale du Travail (CGT)

- ♦ M. Jean-Bernard Marcuzzi, secrétaire national SNPTAS/CGT ;
- ♦ M. Jean-Marc Malabave, représentant du personnel ;
- ♦ M^{me} Hélène Le Roch, représentante du personnel.

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

- ♦ M^{me} Pascale Maset, secrétaire générale, représentante des IPCSR ;
- ♦ M. Laurent Deville, secrétaire général adjoint ;
- ♦ M. Richard Allemany, représentant des DPCSR ;
- ♦ M. Thomas Knecht, secrétaire national.

19. Organisations professionnelles

19.1. Union Nationale des Indépendants de la Conduite (UNIC)

- ♦ M. Philippe Colombani, président ;
- ♦ M. Thibaut Droinet, vice-président ;
- ♦ M^{me} Marie Martinez, secrétaire, membre du bureau ;
- ♦ M^{me} Sandra Carasco, administratrice ;
- ♦ M. Freddy Bourgeois, administrateur ;
- ♦ M. Edouard Bourdot, responsable de branche FNA.

19.2. Union Nationale Intersyndicale des Enseignants de la Conduite (UNIDEC)

- ♦ M. Patrick Mirouse, président ;
- ♦ M. Jean-Louis Bouscaren, vice-président.

19.3. Conseil National des Professions de l'Automobile, Education routière (CNPA-ER)

- ♦ M. Patrice Bessone, président ;
- ♦ M. Pierre Cavelan, chargé des affaires publiques ;
- ♦ M. Frédéric Geney, conseiller en affaires publiques ;
- ♦ M^{me} Anne-Marie Santos, conseillère juridique ;
- ♦ M^{me} Dorothée Jullian Dayraut, responsable affaires publiques.

20. Écoles de conduite en ligne

20.1. Ornikar

- ♦ M. Benjamin Gagnault, président directeur général.

20.2. Le permis libre

- ♦ M. Romain Durand, directeur général.

20.3. En voiture Simone

- ♦ M. Édouard Rudolf, directeur général ;
- ♦ M. Édouard Polese, directeur ;
- ♦ M^{me} Manon Bonnet, *customer manager* ;
- ♦ M. Nicolas Bruneau , *supply manager* .

20.4. Auto-école.net

- ♦ M. Stanislas Llurens, fondateur, président directeur général ;
- ♦ M. Benoit Storelli, directeur général ;
- ♦ M. Olivier Boutboul, directeur de la pédagogie ;
- ♦ M. Elliott Aubrun, consultant.

20.5. Carl Move

- ♦ M. Cyprien Bardonnnet, président ;
- ♦ M^{me} Cynthia Mariel, responsable communication.

21. Les écoles de conduite

21.1. ECF

- ♦ M. Bruno Garancher, président.

21.2. CER association

- ♦ M. Patrick Crespo, président ;
- ♦ Xavier Savignac, ancien vice-président de CER Association ;
- ♦ Alexis Legalleu, directeur de CER Formations et responsable de la formation à CER Association.

21.3. Fédération française des écoles de conduite

- ♦ M^{me} France Wolf, coordinatrice du bureau national ;
- ♦ M. Pascal Wolf, enseignant de conduite.

21.4. FARE (Fédération des associations de la route pour l'éducation)

- ♦ M. Franck Davrinche, co-président Occitanie ;
- ♦ M. Philippe Lavocat, assistant de gestion.

22. Autres entreprises

22.1. Association des loueurs de véhicules à double commande

- ♦ M^{me} Pauline Levavasseur, déléguée générale de l'ALDC ;
- ♦ M Léonidas Kalogeropoulos, conseil de l'ALDC ;
- ♦ M Julien Laziou, gérant de Permis Malin ;
- ♦ M Nacim Hamoum, gérant de Permis Up.

22.2. Simulateur de conduite

- ♦ M. Stéphane Develter, Develter innovation.

22.3. Easy Driver

- ♦ M. Sébastien Doumic, directeur général.

23. Déplacement dans le département du Gard -12 novembre 2018

23.1. Acteurs institutionnels

- ♦ M. Didier Lauga, préfet ;
- ♦ M. François Lalanne secrétaire général ;
- ♦ M. Thierry Dousset, directeur de cabinet ;
- ♦ M. Jean Rampon, sous-préfet d'Alès ;
- ♦ M. Thierry Pallier, délégué sécurité routière ;
- ♦ M. Patrick Alimi, directeur départemental adjoint des territoires et de la mer ;

- ♦ M. M. Jean-Pierre Sola, directeur départemental de la sécurité publique du Gard ;
- ♦ M. Laurent Haas, commandant du groupement de gendarmerie du Gard ;
- ♦ M^{me} Catherine Roy, directrice de l'agence pôle emploi de Beaucaire ;
- ♦ M. Soulay, Nîmes métropole.

23.2. Secteur privé

- ♦ M. Rémy Bouscaren, CPME du Gard ;
- ♦ M. Jean-Louis Bouscaren, UNIDEC-CPME ;
- ♦ M^{me} Muriel Paris, UNAF ;
- ♦ M. Frédéric Combernous, mission locale ;
- ♦ M. Yannick Bernard, ASF;
- ♦ M. Franck Arboux, FJT;
- ♦ M. Nicolas Ferran, CD 30 ;
- ♦ M^{me} Johanna Bate, Familles rurales ;
- ♦ M. Yves Cabon, DDSC 30 ;
- ♦ M. Jan Bounenge, CMA 30;
- ♦ M. Giovanna Casu, EZCR Nîmes ;
- ♦ M^{me} Michelle Guitard, école de la 2^{ème} chance.

23.3. Service et les inspecteurs – DDTM

- ♦ M. Géry Fontaine, chef du SAJSR – DDT ;
- ♦ M. Morad Boukra ;
- ♦ M^{me} Emmanuelle Masson ;
- ♦ M^{me} Geraldine Pierre ;
- ♦ M. Claude Pierre ;
- ♦ M. Philippe Donadille ;
- ♦ M. Ivan Pradel ;
- ♦ M. Francois Motte.

23.4. Exploitants auto-écoles

- ♦ Auto Moto Ecole CER 100 % MOTO ;
- ♦ Auto-école Jean-Marie Castor ;
- ♦ Auto-école Jean Jaurès ;
- ♦ Auto-école ACS ;
- ♦ Auto-école de la Cèze ;
- ♦ Auto-école CER Uzès ;
- ♦ Auto-école Trait d'Union ;
- ♦ Auto-école CER Lopez formation ;
- ♦ Auto-école CER Ledenon ;
- ♦ Auto-école CFR D'Alzon.

24. Déplacement en Seine Saint Denis le 28 novembre 2018

- ♦ M. Nicolas Dufrene, chargé de mission auprès de la préfète pour l'égalité des chances ;
- ♦ M. David Maillot, professeur technique au service territorial éducatif d'insertion de la PJJ 93 ;
- ♦ M^{me} Anne Iguidar, responsable de l'unité éducative de la PJJ 93 ;
- ♦ M. Dominique O, président de l'association école de la conduite oxygène 3S ;
- ♦ M. Hakin Hocine, président de Convergence 93 ;
- ♦ M. Paul Mouget, directeur de la mission locale de Sevrans-Tremblay-Villepinte ;
- ♦ M^{me} Véronique Renard, directrice du service de prévention spécialisée « Rue et Cité » ;
- ♦ M^{me} Colette Milsaulpevic, Rue et Cité.

25. Autres personnes reçues

- ♦ M. et M^{me} Cizeron, parents d'une jeune attachée parlementaire accidentée en vélo.

26. Contributions écrites et apports techniques

- ♦ M. Benoit Ourliac, directeur de cabinet du directeur général de l'INSEE ;
- ♦ M. Lionel Corre, ministère chargé de l'économie et des finances, DG Trésor ;
- ♦ M. Martin Klam, sous-directeur D, fiscalité des transactions – Direction de la législation fiscale ;
- ♦ M. Gérard Bouriette, CFM Bouriette ;
- ♦ M. Laurent Abel, exploitant d'un établissement de conduite ;
- ♦ M. Alban Rivoire, exploitant d'un établissement de Jouarre ;
- ♦ M^{me} Lucille Chambenoit, exploitante, La bonne conduite, auto moto-école de Lisses ;
- ♦ M. Vincent Lhuillier, exploitant, SAS AE3 et AE3 St Christophe ;
- ♦ M^{me} Méli Viala, exploitante, RMV auto-école ;
- ♦ M. Florian Beaudet, exploitant, 3C auto-école ;
- ♦ M. Bernard Métenier, CFPSR ;
- ♦ M. Sladjana Radivojevic, exploitante, La bonne conduite ;
- ♦ M^{me} Claire Gicquière, exploitante, SAR ABEPS ;
- ♦ M^{me} Anne-Mathilde Gomez, exploitante, AMG ;
- ♦ M. Gilles Robert, formateur, consultant automobile ;
- ♦ M. Tahar Khelifi, Ecopsycom ;
- ♦ M. Denis Dugué, PSR éditions ;
- ♦ M. Hicham Amri, exploitant ;
- ♦ M. Laurent Paul ;
- ♦ M. Christian Gouas, exploitant à Gagny et Gaillon ;
- ♦ M. Gérard Hernja, coordinateur de formation et recherche pédagogique : mobilités, risques routiers et apprentissages ;
- ♦ M^{me} Clémence Arthur pour la société Mounky.

