



Extrait du compte-rendu de la

**deuxième séance du jeudi 27 novembre 2014**

**Présidence de M. Christophe Sirugue**

**vice-président**

## **Coût du passage de l'examen du permis de conduire**

### ***Discussion d'une proposition de loi***

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi visant à accélérer, simplifier et réduire le coût du passage de l'examen du permis de conduire (n<sup>os</sup> 1606, 2382).

### **Présentation**

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

**M. Jean-Christophe Fromantin,** *rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.* Monsieur le président, monsieur le ministre de l'intérieur, mes chers collègues, nous avons aujourd'hui l'occasion d'aborder un sujet qui intéresse très largement nos concitoyens : le permis de conduire. Vous le savez, 1,3 million d'examens du permis de conduire sont passés chaque année. Cet examen représente, pour beaucoup des candidats, un enjeu très important pour leur projet personnel. Le permis de conduire est dans certains cas indispensable pour trouver un emploi ; il est dans tous les cas nécessaire pour avancer dans la vie. Ce sujet est par ailleurs très discuté, de manière parfois tendue ; il provoque des polémiques, suscite des mouvements sociaux. Toute une série d'actualités y est liée, et montre à quel point il est sensible, d'autant plus que le permis de conduire souffre de dysfonctionnements réguliers.

Cet examen, qui est l'un des plus populaires, les plus importants, les plus stratégiques pour les Français, est donc aussi une cause de tensions importantes – vous le savez, monsieur le ministre. La proposition de loi que je défends aujourd'hui pose la question suivante : n'existe-t-il pas un moyen simple de résoudre le problème récurrent du permis de conduire ? Depuis des années, cette question est abordée dans notre hémicycle et dans des rapports ; elle s'invite dans toute une série de débats sans trouver pour autant une issue favorable, acceptable, et de nature à régler le problème.

Pour étayer ce constat, je rappellerai quelques chiffres : 1,3 million de places, 1 300 inspecteurs,

2 à 4 millions de candidats en attente, de trois à vingt-huit semaines d'attente selon les régions – en Île-de-France, le délai d'attente s'établit à quatre mois pour le premier passage, et trois à six mois voire davantage pour le deuxième passage –, et un coût qui peut atteindre plusieurs milliers d'euros. Est-il acceptable, au XXI<sup>e</sup> siècle, qu'un examen aussi nécessaire implique des délais d'attente et des coûts aussi difficilement supportables ? Je rappelle que la France est le pays d'Europe où les délais pour passer le permis de conduire sont les plus longs. Là encore, compte tenu des résultats obtenus par la France en ce domaine, les moyens mis à disposition sont-ils à la hauteur des enjeux et des attentes ?

La réponse à ces deux questions est non, bien entendu ! Je pense donc qu'il est urgent de s'attaquer à la réforme du permis de conduire. On peut aborder ce sujet à différents endroits de la chaîne – c'est d'ailleurs ce que vous faites, monsieur le ministre. On peut l'aborder très en amont, au niveau des inscriptions ou des auto-écoles, ou encore très en aval, en considérant les chiffres de la sécurité routière.

**M. Jean-Christophe Fromantin.** Je vous propose de l'aborder sous l'angle sans doute le plus critique, celui de l'examen de conduite. Il y a certainement des améliorations à faire en amont et en aval, mais nous savons que c'est l'examen de conduite qui pose un véritable problème, car il souffre de la longueur des délais et d'un manque cruel d'inspecteurs, ce qui crée une tension sur l'ensemble des maillons de la chaîne.

Je rappelle simplement que 35 000 personnes conduisant sans permis sont verbalisées par an ; imaginez le nombre total de conducteurs conduisant sans permis ! Je rappelle aussi que 85 000 Français conduisent avec des permis obtenus à l'étranger, sans véritables garanties sur la qualité de la formation et de l'examen.

Dans ce contexte, que faut-il faire ? Faut-il ajuster, rafistoler, prendre quelques mesures permettant de régler provisoirement le problème, ou faut-il s'attaquer aux vrais problèmes posés par l'examen de conduite et par la saturation du dispositif général ? Monsieur le ministre, vous avez lancé quelques mesures qui sont probablement de nature à assouplir – mais, malheureusement, de façon provisoire – le dispositif, en permettant le recours à des réservistes et à des agents du service public pour donner un coup de main aux inspecteurs. Vous avez également voulu réduire les délais en portant de douze à treize le nombre d'examens par inspecteur, ce qui permettra de fluidifier le système. Certes, ces mesures vont dans le bon sens et régleront quelques problèmes, mais elles ne les résoudront pas de manière réelle, durable et efficace.

Cette proposition de loi vise donc à s'attaquer au cœur du problème, celui de l'examen. En définitive, il s'agit de repenser les missions de chacun dans ce dispositif : il est incontestable que garantir la qualité du permis de conduire et organiser l'enseignement, la prévention et le contrôle relèvent du pouvoir régalien de l'État. Il faut sacrifier la mission forte, indispensable et régaliennne de l'État qui est celle du contrôle de l'ensemble du dispositif.

Les auto-écoles, souvent prises entre le marteau et l'enclume, dans la mesure où elles sont responsables des inscriptions et des passages d'examen pour le compte de l'État, ont pourtant la mission essentielle de l'enseignement. Elles l'accomplissent bien entendu, mais sont souvent très mobilisées pour ce qui relève davantage de l'État, à savoir la gestion des places d'examen et des inscriptions. Il faut que l'État assume à nouveau son rôle, pour que les auto-écoles puissent se focaliser sur l'enseignement.

L'originalité de cette proposition de loi est sans doute d'introduire un troisième acteur, qui est un organisme certificateur. Vous le savez, en France, la profusion des normes et des règlements a conduit à confier une délégation de service public à de nombreux organismes certificateurs pour contrôler un certain nombre de choses, de la fiabilité des centrales nucléaires jusqu'au contrôle

technique automobile en passant par certains examens. Ces organismes agissent pour le compte de l'État en respectant une déontologie extrêmement structurée. Ainsi, l'État se décharge de ses missions de contrôle et d'observation pour se focaliser sur ce qui devrait être sa priorité.

Cette proposition de loi a pour objet de mettre l'examen de conduite entre les mains d'organismes certificateurs, qui, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres domaines, auront la possibilité de faire passer un permis probatoire pour le prix d'une heure de conduite. Une fois le candidat présenté par l'auto-école, l'organisme certificateur fera passer ce permis probatoire, qui répondra aux normes européennes que nous connaissons. S'il réussit cet examen, le candidat disposera donc d'un permis probatoire valable deux ans, au cours desquels il pourra conduire.

À l'issue de cette période, si aucune infraction n'est commise, ce permis probatoire deviendra définitif. Ce dispositif permettra donc à la fois de maintenir la qualité du permis et de décharger l'ensemble du système public du poids de l'examen, puisque, à l'instar du contrôle technique automobile, le nombre de centres d'examen créés correspondra aux besoins du « marché » et à l'évolution de la demande dans chaque territoire. Cela permettra de fluidifier, d'accélérer, et de simplifier le passage du permis de conduire.

Ce permis probatoire, dévolu à des organismes certificateurs agissant bien entendu sous le contrôle de l'État, aura un autre grand intérêt, notamment en termes de sécurité. En effet, les inspecteurs pourront se concentrer sur d'autres sujets, tout aussi importants, voire aujourd'hui stratégiques, même s'ils sont peu abordés : la prévention, l'information et l'accompagnement sur les sujets de sécurité routière.

Ainsi, les inspecteurs exerceront à nouveau leur mission, qui consiste, non pas simplement à faire passer un examen de conduite ou de code, mais également à gérer, pour le compte de l'État dans l'ensemble de nos territoires, tout ce qui concourt au contrôle, à l'information, à la médiation, à la formation, qu'il s'agisse du permis B, des permis à risques – comme le permis moto –, ou des permis professionnels – comme le permis poids lourds. L'avantage de cette proposition de loi est de donner aux inspecteurs un rôle beaucoup plus large, moderne, et en phase avec les obligations et les missions de l'État.

Enfin, cette proposition de loi permettrait également d'introduire un post-contrôle. Vous le savez, 90 % des accidents de la route, notamment ceux provoqués par des jeunes, ne sont pas tant dus à un défaut de technicité qu'à un défaut de comportement. Aussi, il n'est pas nécessaire que l'inspecteur évalue à nouveau les qualités du candidat. Dans cette proposition de loi, nous proposons que le candidat ayant réussi l'examen contrôlé par l'organisme certificateur repasse devant un inspecteur s'il commet une infraction dans les deux ans suivant l'obtention de son permis. L'inspecteur qui aura à évaluer la conduite de ce candidat, ne devra pas tant juger ses compétences techniques, déjà évaluées par un organisme certificateur, que son comportement.

Il lui reviendra de lui dire que, s'il a obtenu un permis de conduire conforme aux normes européennes et sous le contrôle d'un organisme certificateur, il a roulé à 80 kilomètres heure en ville ou a doublé sur une ligne blanche – en tout cas, il a adopté un comportement à risques. Il lui dira également que cette nouvelle évaluation n'est pas tant destinée à vérifier sa technicité qu'à évaluer son comportement sur la route.

L'intérêt de cette proposition de loi est également de satisfaire une demande récurrente des organisations de sécurité routière, des consommateurs et de tous les opérateurs de la sécurité routière en général : celle d'un contrôle post-permis pour s'attaquer à ces comportements à risques, que les jeunes en particuliers adoptent et qui provoquent des drames sur la route.

Les principes sont donc les suivants : rendre à chacun son rôle – l'État, les auto-écoles – ; créer des organismes certificateurs qui permettront de fluidifier l'examen du permis de conduire en s'adaptant à la demande ; permettre aux inspecteurs de se concentrer sur l'ensemble des missions qu'ils doivent accomplir pour le compte de l'État ; réduire le coût et améliorer l'efficacité de l'ensemble du dispositif.

Au-delà du sujet du permis de conduire, cette proposition de loi va dans le sens des objectifs gouvernementaux de simplification, de rationalisation et de modernisation. En résumé, nous avons trois objectifs : baisser le coût pour l'utilisateur en diminuant les délais d'attente ; baisser le coût pour l'État en confiant aux inspecteurs des missions fondamentales relatives à la sécurité routière ; améliorer l'articulation entre le secteur public et le secteur privé, en confiant ces missions aux organismes certificateurs qui, dans d'autres domaines, ont déjà montré leur capacité à travailler avec les services de l'État.

Enfin, à l'heure où le ministre de l'économie travaille sur le sujet des professions réglementées et souhaite moderniser le secteur des auto-écoles, tout effort de fluidification dans ce domaine mériterait d'être également mené dans celui de l'examen de conduite. Si les deux bouts du tuyau ne sont pas de même taille, la saturation du dispositif continuera à être de plus en plus critique.  
*(Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et UMP.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

**M. Bernard Cazeneuve**, *ministre de l'intérieur*. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, l'examen de cette proposition de loi me donne tout d'abord l'occasion d'évoquer un sujet majeur pour le Gouvernement : l'accès des jeunes au permis de conduire dans des conditions économiquement soutenables.

Pour beaucoup de jeunes – nous avons déjà eu l'occasion d'en parler ensemble, monsieur le député –, le permis de conduire n'est rien d'autre qu'un permis de travailler : c'est souvent la condition de l'obtention d'un emploi ou d'un contrat en apprentissage ; c'est la condition même de l'indépendance, notamment dans les territoires de notre pays qui sont les plus isolés.

Les délais entre deux présentations au permis de conduire étaient de quatre-vingt-dix-huit jours avant que je n'engage la réforme du permis de conduire, il y a quelques mois. Notre objectif est de ramener ces délais à quarante-cinq jours. Lorsqu'ils sont trop longs, ces délais engendrent incontestablement d'importants surcoûts pour notre jeunesse, qui se trouve ainsi freinée dans son accès à l'autonomie et à l'emploi.

Monsieur le rapporteur, je sais que vous travaillez de longue date sur cette question. Vous établissez d'ailleurs un constat sans concession sur les vicissitudes du passage de l'épreuve du permis de conduire. Si nous divergeons sur la réponse à apporter – j'y reviendrai dans quelques instants –, nous convergions sur le constat que vous avez dressé des obstacles qui existent aujourd'hui au passage du permis de conduire et de l'insuffisance du nombre de places d'examen. Ce constat est d'ailleurs partagé sur tous les bancs de cet hémicycle. C'est éventuellement sur les solutions que des divergences peuvent apparaître.

C'est d'ailleurs ce constat qui avait conduit Manuel Valls, alors ministre de l'intérieur, à engager une large concertation nationale avec tous les acteurs concernés au mois de décembre 2013, au moment où la présente proposition de loi a été déposée. Des premières mesures d'urgence ont été décidées, de manière à faire face aux différents défis que vous avez mentionnés à l'instant. Tous les acteurs ont pu être entendus à cette occasion. Vous avez d'ailleurs été auditionné, monsieur le rapporteur, le 26 mars dernier.

Face aux difficultés auxquelles sont confrontés les jeunes depuis de très nombreuses années et face à la dégradation de la situation, j'ai, en tant que ministre de l'intérieur, pris mes responsabilités et proposé une réforme du permis de conduire. Les objectifs de cette réforme sont simples et rejoignent ceux de la présente proposition de loi : accélérer, simplifier, réduire le coût du passage de l'examen du permis de conduire pour les plus jeunes des candidats.

Nous avons pour cela fait le choix politique de moderniser le service public du permis de conduire. Et c'est sur ce point que les mesures engagées par le Gouvernement diffèrent de vos propositions. Nous avons fait le choix d'une réforme qui s'appuie sur les qualités, les atouts et les compétences de notre service public et de ses fonctionnaires, pour obtenir des effets immédiats, mais bien entendu en procédant à une réorganisation de ce service.

Pour revenir d'ici deux ans à un délai moyen de quarante-cinq jours, contre quatre-vingt-dix-huit jours aujourd'hui, nous avons décidé de concentrer l'activité des inspecteurs du permis de conduire sur le passage du permis B en confiant à une délégation de service public la surveillance de l'épreuve du code et en mettant progressivement en place de nouvelles modalités de passage du permis poids lourds. Notre réforme consiste donc à préserver le service public des examens en confiant aux inspecteurs du service public le soin d'assurer le passage du permis B. En outre, nous mettons en place une délégation de service public sur la base de critères extrêmement rigoureux définissant les conditions dans lesquelles doit être passée l'épreuve du code. Enfin, s'agissant du passage du permis poids lourds, nous proposons une meilleure articulation des dispositifs qui existent déjà, par exemple dans le cadre de la formation professionnelle ou dans celui de la formation initiale, pour des lycéens ou des étudiants en formation technique.

Bien entendu, pour que les mesures que j'ai proposées donnent des résultats efficaces, il faut que les effectifs du corps des inspecteurs du permis de conduire soient, dans le cadre du budget triennal, maintenus.

Dans le cadre de négociations interministérielles avec le Premier ministre, j'ai obtenu un tel maintien.

Par ailleurs, j'ai également obtenu, monsieur le rapporteur, que l'ensemble des postes ouverts mais non pourvus le soient, de manière à ce que nous puissions combler le retard constaté au cours des années précédentes.

La garantie qu'il n'interviendra pas de baisse d'effectifs existe donc. Ma volonté de voir l'ensemble des postes non pourvus faire désormais l'objet de recrutements se traduit également dans les faits.

Par conséquent, la réforme que j'ai proposée n'est pas une réforme contre, mais une réforme avec les inspecteurs du permis de conduire. Elle repose sur une modification de l'organisation des examens, sur des modalités différentes de celles que vous proposez, monsieur le rapporteur. Mais ces deux démarches traduisent le même souci de pragmatisme et d'efficacité.

Pour atteindre cet objectif, dès le mois de juillet, la police et la gendarmerie nationale ont, dans les départements les plus en difficulté, déployé des réservistes pour assurer, dans l'attente de la mise en œuvre de la délégation de service public, le passage, dans de bonnes conditions, des épreuves de l'examen du code.

Des agents publics, formés à cet effet et désignés par les préfets, prennent progressivement leur relais dans l'attente de l'ouverture, à l'été 2015, de centres gérés par des organisateurs agréés à cet effet.

Depuis le 1<sup>er</sup> août, les modalités de l'examen du permis B ont par ailleurs été ajustées pour faire passer sa durée de 35 à 32 minutes.

**M. Régis Juanico.** Très bien !

**M. Bernard Cazeneuve,** *ministre.* Cela passe par une simplification de quelques manœuvres effectuées à l'occasion du passage de ce permis B. Cette mesure simple permet d'augmenter, par rapport au dispositif en vigueur, le nombre quotidien d'examens conduits par chaque inspecteur, pour un total d'environ 115 000 examens supplémentaires en année pleine.

J'ai donc souhaité, monsieur le rapporteur, adopter à propos du sujet qui vous préoccupe – et sur lequel vous faites un excellent travail – une démarche pragmatique, un peu différente de la vôtre, qui vise à maintenir l'examen du permis de conduire dans le service public.

Elle a suscité un mouvement social que, contrairement à ce qui s'était passé en 2009, nous avons réussi, à force de dialogue, à éviter. Ce mouvement aurait pu prendre une ampleur beaucoup plus grande. Nous poursuivons le dialogue social avec les inspecteurs du permis de conduire ainsi qu'avec les auto-écoles, de manière à aller au bout de cette réforme.

Au-delà des mesures visant à réduire les délais, donc les coûts supportés par les candidats, la réforme vise à rendre le permis de conduire à la fois plus accessible, plus moderne et plus transparent.

Plus moderne, parce qu'elle prévoit le passage du code sur un ordinateur individuel. Je ne pense pas qu'il soit encore utile de projeter aux candidats des diapositives datant des années 1970 présentant des modèles d'automobile dont la fabrication a cessé depuis de très nombreuses années, ni de leur proposer, à l'occasion de questionnaires à choix multiples, les mêmes pièges. Ces supports, qui ont beaucoup vieilli, demeurent très anxiogènes pour les candidats.

L'utilisation de tablettes, d'ordinateurs ou d'autres supports numériques pour le passage de l'examen du code serait un élément important de modernisation. Je souhaite d'ailleurs, dans le cadre de la délégation de service public – je le dis pour les jeunes qui passeront leur permis de conduire un jour ou l'autre – que les candidats puissent utiliser ces moyens informatiques afin de passer cet examen dans de meilleures conditions.

Cette réforme vise également à rendre le permis de conduire plus accessible en renforçant le dispositif du « permis à un euro », qui est très important. Dès 2015, il sera ouvert aux candidats ayant échoué une première fois, et son montant maximum passera de 1 200 à 1 500 euros. L'augmentation de ce plafond permettra à ceux qui, ayant échoué une première fois à l'examen du permis, n'auront pas nécessairement les moyens de s'y présenter une seconde fois, d'avoir accès à des financements.

Cette réforme, outre qu'elle rendra le permis de conduire plus accessible, facilitera également la conduite accompagnée qui constitue le mode de formation à la conduite automobile le plus sûr, le moins cher, et celui qui offre le meilleur taux de réussite. Voilà, encore, le sens de cette réforme.

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre, l'apprentissage anticipé de la conduite est accessible dès l'âge de 15 ans. Les jeunes qui profiteront de cette chance pour apprendre à conduire plus tôt, dans le cadre de la conduite accompagnée, pourront passer leur permis de conduire dès qu'ils auront atteint 17 ans et demi. Cela représente un progrès par rapport au dispositif qui prévalait précédemment.

C'est positif pour les jeunes qui, lorsqu'ils passent leur permis de conduire au terme de la conduite accompagnée, économisent 50 % du coût de l'examen. Par ailleurs, ces mêmes jeunes connaissent

ensuite un niveau d'accidentologie bien moindre que celui constaté pour les jeunes ayant passé leur permis de conduire au moyen des dispositifs traditionnels.

Enfin, comme je l'indiquais, une concertation approfondie est engagée avec les professionnels de l'enseignement de la conduite, en vue d'aboutir, au début de l'année 2015, à un ensemble de mesures visant à rendre la formation à la conduite plus transparente et de meilleure qualité.

Ce n'est donc pas une intention de réforme, ou un projet alternatif aux contours incertains qui conduisent aujourd'hui le Gouvernement à ne pas adhérer, monsieur le rapporteur, à la proposition de loi que vous avez déposée. Nous avons en effet engagé une réforme, qui n'est pas simplement en projet mais bien mise en œuvre. Nous l'avons fait là où d'autres gouvernements avaient, au cours des années précédentes, renoncé à le faire.

Premier point sur lequel votre proposition nous pose une petite difficulté : nous avons nous fait le choix de maintenir le service public du permis de conduire, et de ne pas déléguer à des opérateurs privés l'organisation de la totalité des examens. Même la petite part des examens qui fera l'objet d'une délégalisation de service public – il ne s'agit pas d'une privatisation – devra respecter un cahier des charges extrêmement sévère. Il contribuera à ne pas remettre en cause la qualité du service public.

Vous proposez de confier à un organisateur, c'est – à – dire à un certificateur privé, le soin d'organiser les examens. Vous proposez également de confier à un autre opérateur le contrôle du comportement des titulaires du permis de conduire probatoire. Cela reviendrait à déléguer au secteur privé la quasi-totalité des opérations relatives au permis de conduire. Nous n'y sommes pas favorables.

Je ne suis par ailleurs pas sûr que la réforme que vous proposez dégagerait des économies, car beaucoup de délégations de service public, compte tenu notamment de la rémunération de ces certificateurs, se révèlent extraordinairement budgétivores. Nous ne savons pas quel serait l'impact budgétaire de ce transfert pour l'État.

Nous pensons, enfin, qu'un tel dispositif se révélerait contraire au droit européen, dans la mesure où la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire ne connaît que la réussite à l'examen, selon des modalités identiques dans toute l'Union européenne. Elle en définit les caractéristiques, qui doivent être identiques pour tous les candidats, quel que soit le nombre de présentations.

Par ailleurs, vous durcissez de manière inappropriée, par l'introduction d'une période de 2 ans – au cours de laquelle le conducteur novice ne disposerait d'aucun point, avant d'en recevoir 6, puis 12 –, le dispositif du permis à points. Votre proposition remet donc en cause la progressivité du permis de conduire.

Pour l'ensemble des raisons que je viens d'exposer, ainsi que d'autres dont nous pourrions débattre au cours de l'examen des articles, le Gouvernement ne peut pas être favorable à votre proposition de loi.

Je dois cependant reconnaître la qualité des travaux que vous avez accomplis – je pense notamment au constat que vous avez dressé –, tout comme la rigueur qui a présidé à votre démarche. Cette dernière constitue d'ailleurs, monsieur le rapporteur, une marque de fabrique dont je vous félicite.

Vous avez apporté au débat des éléments de réflexion extrêmement intéressants. Mais pour des raisons qui tiennent au fait que nous croyons au service public du permis de conduire, je ne peux

pas donner un avis favorable à l'adoption de la proposition de loi que vous défendez aujourd'hui.  
(*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

## Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Michel Zumkeller.

**M. Michel Zumkeller.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, il est devenu absolument indispensable, voire urgent, de repenser le système du permis de conduire, afin de le rendre plus flexible et surtout moins coûteux. En effet, son prix a fortement augmenté et les délais imposés aux candidats pour s'y présenter s'allongent continuellement.

La proposition de loi présentée aujourd'hui par notre collègue Jean-Christophe Fromantin a le mérite d'apporter, enfin, une réponse claire et rapidement applicable à la crise de ce permis, crise qui pénalise surtout nos jeunes, en proie à un réel désespoir au moment de décrocher la fameuse « feuille rose », compte tenu des sommes qui leur sont alors demandées.

Certes, en France, le coût du permis de conduire en France – en moyenne 1 600 euros – est comparable à celui des autres pays de l'Union européenne.

Pour autant, notre permis de conduire souffre d'importantes disparités de coût, notamment entre les différents départements, ce qui rend difficilement quantifiable son prix réel.

On note en effet des écarts de prix, mais aussi de délais, très importants. Ainsi, dans la Creuse, en cas d'échec, les délais d'attente pour obtenir une place à l'examen sont relativement courts, de l'ordre d'un mois. En Seine-Saint-Denis, ces mêmes délais sont particulièrement longs : il faut compter près de 200 jours pour repasser le permis. Cette situation transforme le passage du permis de conduire en un véritable parcours du combattant.

Vous l'aurez compris, le coût exorbitant du permis de conduire est directement lié aux délais d'attente que doivent subir les élèves pour obtenir une place à l'examen.

La proposition de loi que nous étudions aujourd'hui s'attache justement à trouver une solution au point le plus sensible du long et pénible chemin vers l'obtention du permis de conduire : l'organisation de l'examen lui-même.

Cette proposition de loi réussit un pari particulièrement audacieux : celui de trouver une solution concrète et efficace au coût et aux délais du permis de conduire actuel, sans pour autant le réformer de fond en comble.

Il ne faut pas se tromper de problème, ni de combat, en cherchant, par exemple, à modifier, à tout prix, le fonctionnement des écoles de conduite.

Ce texte permet, au contraire, de recentrer utilement les activités et les compétences de chacun des acteurs intervenant dans la chaîne du permis de conduire.

Ainsi, plutôt que de remettre en cause la période de formation dispensée par les écoles de conduite, dont on connaît les contraintes techniques mais aussi financières, la proposition de notre collègue cherche plutôt à rendre plus fluide l'étape de l'examen.

En effet, force est de constater que le processus actuel est tout simplement inefficace, coûteux et souvent déconnecté des réalités.



En 2013, le ministère de l'Intérieur avait estimé à 86 jours, en moyenne, le délai d'obtention du permis en cas de réussite au premier passage. Trois mois seraient donc déjà nécessaires pour tenter, une première fois, d'obtenir ce précieux sésame.

Malheureusement, cette étape ne marque pas la fin du voyage pour tout le monde puisque le taux de réussite en France a été évalué en 2014 à seulement 60 %.

Pour un peu moins de la moitié des apprentis conducteurs, il faut donc reprendre le chemin de l'auto-école et attendre, en moyenne, 98 jours supplémentaires pour espérer repasser l'examen. Ce délai peut rapidement atteindre 200 jours en région parisienne. À titre de comparaison, le délai d'attente entre deux passages s'élève en moyenne, au sein de l'Union européenne, à 45 jours.

Et pour ceux qui rateraient une deuxième, voire une troisième fois, l'examen, les délais deviennent alors de plus en plus longs et le prix du permis de plus en plus élevé. Cela fragilise ces candidats malheureux.

Il n'est donc plus possible de laisser une grande partie de nos concitoyens dans une situation aussi inextricable, alors même que le permis de conduire est devenu un véritable passeport de l'insertion professionnelle : même quand il n'est pas demandé par l'employeur, il est au moins nécessaire pour rejoindre son lieu de travail.

Mais au-delà du fait qu'il constitue un avantage significatif pour obtenir un travail, le permis de conduire conditionne aussi la mobilité de bon nombre de nos compatriotes. Alors que certains de nos territoires, notamment ruraux, manquent cruellement d'infrastructures de transports, il est devenu nécessaire de réfléchir à des pistes pour faciliter l'obtention du permis de conduire.

Notre système à bout de souffle pousserait près de 450 000 Français à rouler sans permis : quel terrible constat d'impuissance !

Notre collègue Jean-Christophe Fromantin propose de confier l'examen pratique du permis de conduire à des organismes certificateurs de droit privé. Cette mesure me paraît à divers égards salvatrice.

Tout d'abord, elle permettra de réduire sensiblement les délais d'attente ainsi que le coût du permis B, en augmentant le nombre de places d'examen et en réduisant le prix de présentation.

En faisant reposer l'organisation de l'examen sur des organismes privés, le coût de présentation devrait correspondre au prix d'une heure de conduite, soit seulement 50 euros, ce prix incluant l'amortissement du véhicule. Ces organismes seront, par ailleurs, en mesure d'offrir beaucoup plus de places d'examen que la configuration actuelle.

Le candidat pourra être libre de se présenter à l'examen dès qu'il se sentira prêt, en concertation avec son moniteur. En cas d'échec, le candidat pourra plus facilement repasser l'examen, pour un coût bien plus modeste. En effet, le surcoût engendré par son second passage correspondra seulement aux quelques heures de perfectionnement supplémentaires qui seront nécessaires.

Cette mesure permettra aux inspecteurs du permis de conduire de libérer du temps. Ils pourront ainsi se recentrer sur certaines missions qu'ils ont, malheureusement, perdu au fil du temps l'habitude d'assurer. Je pense notamment à leur mission de contrôle des écoles de conduite et des centres offrant des stages de récupération des points. À terme, cette fonction s'étendra aux futurs certificateurs privés qui feront passer l'examen pratique du permis B.

Le groupe UDI est convaincu que les inspecteurs doivent conserver, mais surtout approfondir, leur rôle particulier de garant de la sécurité routière.

**M. Philippe Vigier**. Très bien.

**M. Michel Zumkeller**. Lors de la période probatoire de deux ans, instaurée par cette proposition de loi, l'inspecteur sera chargé de refaire passer l'examen aux jeunes conducteurs qui auront commis une infraction susceptible de provoquer un retrait de point.

Ce nouvel examen revêtira une dimension beaucoup plus préventive et pédagogique, en s'attachant à juger, en priorité, le comportement du jeune conducteur. Plutôt que de se pencher sur la dimension technique de la conduite, cet examen privilégiera les critères comportementaux : le comportement des conducteurs se trouve en effet à l'origine de 85 % des accidents.

Cette mesure permettra donc d'encadrer les jeunes conducteurs, qui ne disposeront pendant les deux ans suivant l'obtention de leur permis de conduire probatoire d'aucun point.

**M. Guy Geoffroy**. Très bien.

**M. Michel Zumkeller**. Les inspecteurs pourront ainsi effectuer un véritable suivi des apprentis, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir. Ce texte répond à l'enjeu de la sécurité routière, omniprésent dans cette proposition de loi : il est primordial pour les députés du groupe UDI.

Si cette proposition de loi s'attache donc à rendre plus fluides les conditions de passage de l'examen du permis B, elle ne vise en aucun cas à le brader. Au contraire, elle apporte des solutions concrètes pour surveiller les apprentis conducteurs au cours de leurs premières années de conduite, bien souvent accidentogènes.

Le passage du permis probatoire à un permis pour les jeunes doté de six points permettra une transition en douceur vers le permis à douze points que nous connaissons actuellement.

L'accompagnement individualisé du jeune conducteur, qui est au cœur de cette proposition de loi, est primordial.

Enfin, ce dispositif permettra aux écoles de conduite de renforcer leur rôle de formation en laissant l'organisation des examens aux opérateurs privés. Ce recentrage profitera avant tout aux élèves, qui bénéficieront d'une formation plus adaptée à leurs besoins.

L'apprentissage de la conduite dans notre pays ne doit plus être entravé par des contraintes de temps ou d'argent. Les récentes annonces du Gouvernement vont certes dans le bon sens, monsieur le ministre, mais de telles dispositions ne permettront malheureusement pas de résoudre en profondeur le problème des délais d'attente, donc des coûts trop élevés, engendrés par le permis B. Ce texte, s'il est adopté, viendra compléter efficacement les dispositifs que vous avez déjà présentés et adoptés, notamment la réduction de la durée de l'épreuve pratique ou bien encore la promotion de la conduite accompagnée.

Loin de remettre en cause la mission de service public, nous proposons seulement d'externaliser l'examen du permis de conduire. Les certificateurs resteront sous le contrôle de l'État, et respecteront bien entendu les normes européennes en matière de permis de conduire.

Preuve que cette solution est la bonne, le futur projet de loi présenté par le ministre de l'économie, Emmanuel Macron, devrait contenir des mesures pour externaliser, sous la forme d'une délégation de service public, l'épreuve théorique ainsi que l'épreuve pratique du permis poids lourds. Nous attendons donc beaucoup des travaux en cours menés par votre ministère, en collaboration avec les

représentants des professionnels du secteur, pour avancer sur ces questions.

La proposition de loi de M. Fromantin a l'ambition nécessaire à une réforme d'ampleur. Face à une proposition de bon sens, nous espérons que les députés de tous bords voteront en faveur d'un texte qui a le mérite de trouver des solutions concrètes, sans pour autant bouleverser un secteur que nous savons particulièrement tendu. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Noël Carpentier.

**M. Jean-Noël Carpentier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la proposition de loi du groupe UDI a l'ambition de simplifier le passage de l'examen du permis de conduire et d'en réduire le coût. Elle propose notamment de mettre en place un permis probatoire délivré par un organisme privé, en plus de l'actuel permis de conduire. Après deux années sans infraction, ce permis probatoire deviendrait un permis à points.

D'après l'auteur de la proposition de loi, la création de ce permis probatoire a pour ambition de limiter les coûts du permis pour les candidats ainsi que de désengorger les services de l'État en permettant aux entreprises de procéder elles-mêmes aux examens du permis de conduire.

Si nous partageons avec lui le constat que le délai moyen d'attente à l'examen est bien trop long et que le permis est trop cher, les solutions proposées ne semblent pas être les plus adaptées. L'instauration d'un permis probatoire payant en complément de l'actuel permis de conduire paraît en effet inadaptée et remet en quelque sorte en cause le service public du permis de conduire.

De même, il apparaît compliqué de se retrouver avec deux permis de conduire aux effets différents, tant dans l'opposabilité du document à l'étranger que dans la durée de probation du permis.

La réforme du permis de conduire que vous avez présentée récemment, monsieur le ministre, et que vous nous avez exposée, comporte selon nous des avancées pouvant répondre à certaines de vos préoccupations, chers collègues de l'UDI. Pour autant, nous sommes d'accord avec vous, le travail pour améliorer les conditions d'obtention du permis de conduire doit se poursuivre afin d'assurer la corrélation entre rapidité de l'examen, maîtrise du coût pour les familles et le jeune, et garantie, évidemment, de la sécurité routière.

Dans ces conditions, vous l'aurez compris, le groupe RRDP ne votera pas cette proposition de l'UDI.

**M. le président.** La parole est à Mme Elisabeth Pochon.

**Mme Elisabeth Pochon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons la proposition de M. Fromantin visant à accélérer, simplifier et réduire le coût du passage de l'examen du permis de conduire.

Ce sujet concerne très majoritairement la jeunesse de notre pays. Vous savez que cette dernière est la priorité de la gauche dans ce quinquennat, et la réforme du permis de conduire s'impose pour répondre à une demande toujours plus forte, qui n'est plus satisfaite.

Nous partageons tous le constat que le système a atteint sa limite en raison des failles de son organisation. Nous en avons identifié les causes : l'allongement du temps de l'examen, hérité de la transposition d'une directive européenne, les modes de répartition des places.

Ce premier examen de France, avec 3 300 000 examens organisés chaque année tous permis confondus, est devenu un vrai parcours du combattant pour les accédants. Il sera bientôt plus difficile à obtenir que le baccalauréat. C'est un examen qui provoque des situations de stress incompatibles avec le but de l'examen.

Les délais sont devenus inacceptables, le chiffre circule que 4 millions de personnes attendraient de passer devant un examinateur. Bien sûr, l'attente est variable selon les territoires, avec un délai moyen de plus de quatre-vingt-dix jours pour ceux qui ont raté le premier essai, soit 40 % de candidats selon notre bleu budgétaire pour 2015.

Il n'y a pas de hasard au fait que nous soyons particulièrement mobilisés, M. le rapporteur et moi-même, qui sommes issus des territoires de l'Île-de-France, où la situation est encore plus critique. Nous partageons, dans un esprit d'unité, le même combat de Neuilly-sur-Seine, dans les Hauts-de-Seine, à Neuilly-sur-Marne, en Seine-Saint-Denis, et bien au-delà, pour une réforme du permis de conduire, une réforme pour tous nos jeunes quels qu'ils soient, surtout pour réduire les coûts qui s'envolent.

Le coût de la préparation à l'examen est déjà élevé pour un premier essai à cause des délais mais, en cas de deuxième essai, il augmente considérablement car le candidat doit maintenir son niveau en continuant à prendre des leçons de conduite, à 45 euros de l'heure en moyenne. Le coût moyen du permis est estimé à 1 700 euros et grimpe autour de 2 200 quand il faut se présenter à nouveau.

L'arrêt du service militaire a porté un coup au passage du permis dans des conditions plus économiques, pour les garçons en tout cas, et aucune disposition n'est venue remplacer cette filière.

Le coût est également et surtout social. Le permis est un facteur d'insertion sociale et professionnelle, et celui ou celle qui ne le détient pas s'en trouve handicapé. Un tel coût fragilise en zone rurale ou éloignée, en zone urbaine enclavée. Enfin, c'est un facteur de délinquance car le fait de devoir différer le passage de l'examen a pour conséquence que de nombreux jeunes conduisent sans permis.

Cet état des lieux appelle un changement. Cependant, nous avons examiné vos propositions, monsieur Fromantin, et elles ne recueillent pas notre approbation.

Vous proposez, pour désengorger le stock, de créer, pour les jeunes âgés de seize à dix-huit ans, un permis probatoire, confié à des certificateurs privés agréés. Les candidats seraient ensuite contrôlés de façon aléatoire. Sans incident pendant cette période, il leur serait délivré un permis avec six points comme c'est le cas aujourd'hui. Ne tournons pas autour du pot, vous proposez de privatiser une voie du permis...

**M. Guy Geoffroy**. Mais non !

**Mme Elisabeth Pochon**. ...en laissant cohabiter la procédure classique actuelle, dans laquelle les candidats se verraient, eux, obligatoirement contrôlés.

Cela crée une discrimination à l'obtention d'un permis, selon que le candidat pourra ou non disposer d'un véhicule lui permettant de faire 3 000 kilomètres, et cela pose quelques questions : quel contrôle y aurait-il, quelle serait le coût de l'assurance, quelle garantie aurions-nous que le candidat a effectivement utilisé un véhicule ? Une seule bévue pourra-t-elle obliger le conducteur en probation à rejoindre la voie traditionnelle, ce qui mettrait ainsi une épée de Damoclès au-dessus de sa tête ? Qui plus est, cette solution de donne pas la moindre garantie que le coût des permis baissera.

En quelques mots, elle remet totalement en cause le service public, auquel nous restons profondément attachés, parce que nous sommes attachés à l'égalité des candidats, parce que nous voulons qu'une formation de qualité soit dispensée sur tout le territoire, et parce que nous souhaitons voir se maintenir l'expertise et l'implication des inspecteurs de l'examen du permis,

recrutés sur concours, dont la compétence et le sérieux ont fait leurs preuves et qui jouent un rôle majeur dans l'amélioration des résultats obtenus en matière de sécurité routière.

Comparer un contrôle technique de véhicule à un contrôle d'examen de conduite comme vous le faites pour justifier cette délégation est pour le moins hasardeux, car les inspecteurs vérifient non pas seulement des objectifs chiffrables mais bien des aptitudes humaines, une concentration, un rapport au stress, que seule l'expérience permet d'appréhender.

Les Français doivent savoir que l'examen du permis de conduire est à ce jour gratuit – la formation, elle, ne l'est pas – et qu'il est le même pour tous sur tout le territoire.

Surtout, monsieur Fromantin, le dépôt de cette proposition de loi nous paraît inopportun...

**M. Guy Geoffroy**. Ce n'est jamais le moment !

**Mme Elisabeth Pochon**. ...car une réforme du permis de conduire est menée depuis de nombreux mois par le ministre de l'intérieur, qui s'est appuyé sur un groupe de travail comprenant tous les interlocuteurs *ad hoc*.

Des premières mesures ont été prises. La loi sur la consommation exonère le candidat de frais d'inscription quand il change d'auto-école. Le recentrage des inspecteurs sur l'examen de la conduite et la légère réduction du temps de l'examen permettront de fluidifier les passages sans nuire à la qualité de l'exercice. Cela concernera 550 000 places. À terme, l'examen du code sera confié à des sociétés privées. Pour l'instant, vous le savez, on fait appel notamment à des gendarmes.

Le financement à taux zéro du permis à un euro par jour sera élargi aux candidats ayant échoué la première fois, avec un plafond relevé de 300 euros, soit 1 500 euros. La conduite accompagnée est accessible dès quinze ans et demi depuis le 1<sup>er</sup> novembre. Cela se justifie par le fait qu'il y a 74 % de réussite au premier essai contre 55 % pour la voie ordinaire.

Nous savons tous que la conduite accompagnée présente au moins cinq avantages : elle augmente les chances de réussite la première fois, elle réduit les coûts, les risques d'accident, le prix de l'assurance et la période probatoire pour passer de six à neuf points. Il est envisagé d'accorder des moyens pour que tous les jeunes puissent y accéder, ceux qui ne connaissent pas d'adultes susceptibles d'être à leurs côtés étant accompagnés par des bénévoles.

Monsieur Fromantin, il faut aller plus loin pour cet examen du permis de conduire, ce service public. Au moment où le Président de la République a relancé l'idée d'un service civique pour tous, où tout est à reconstruire, il faut mettre ce premier examen de France au cœur des débats à venir, et je ne doute pas que vous y participerez.

**M. le président**. La parole est à M. Guy Geoffroy.

**M. Guy Geoffroy**. Comme vous, monsieur le ministre, je salue l'excellence du travail qui a été effectué sur un sujet complexe, technique, important, et qui a abouti à la présentation de cette proposition de loi.

Le constat, nous le faisons tous, est sans appel. L'engorgement n'a pas cessé de s'aggraver depuis de nombreuses années pour la délivrance des permis de conduire, et les délais pour le passer ce sont donc allongés.

Ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est d'une autorisation, délivrée, de pouvoir conduire, dans certaines conditions, surtout pour ceux qui débutent. Ce n'est nullement un droit acquis définitif, et

encore moins un certificat de bonne conduite, c'est-à-dire la possibilité de tout se permettre. C'est donc très sérieux.

Les temps d'attente, le rapporteur l'a rappelé tout à l'heure, sont très inégaux d'un département, d'une région à l'autre. Cela peut aller de trois semaines dans le meilleur des cas à vingt-huit, voire trente semaines, soit plus de six mois. C'est totalement insupportable.

Les facteurs sont multiples et échappent, pour l'essentiel – le ton du débat le prouve d'ailleurs bien –, à toute considération liée à une majorité plutôt qu'à une autre, à une configuration politique plutôt qu'à celle qui aurait précédé ou suivi.

Ces nombreuses raisons ont toutes concouru au même résultat, et la hausse du nombre d'inspecteurs n'a jamais été suffisante pour compenser la diminution du nombre de places ouvertes à l'examen.

Parmi les très nombreuses raisons que nous avons à l'esprit, j'en citerai trois.

Il y a l'application d'une directive européenne de 2006, recommandant l'allongement de la durée de l'examen pratique à trente-cinq minutes. Automatiquement, c'est du temps consommé en plus et de la disponibilité en moins.

Il y a la suppression, il y a quelque temps, du service national avec les conséquences que cela n'a pas manqué d'avoir. Ce service national, militaire auparavant, permettait à de nombreux jeunes adultes de passer le permis, non pas uniquement d'ailleurs le permis B, mais aussi d'autres permis qui se révélaient utiles à un moment ou à un autre de leur vie.

Et puis, il y a eu, pourquoi le cacher – c'est une réalité, qui n'est pas connotée dans mon esprit, du moins sur ce texte –, le passage aux trente-cinq heures, avec la réduction par voie de conséquence du temps de travail des inspecteurs.

Plusieurs pistes de réflexion ont été suivies et des débuts de solution ont été proposés et mis en œuvre. Il n'est pas inutile de rappeler l'audit commandé en 2008 par les ministres de l'écologie et de l'intérieur, Jean-Louis Borloo et Michèle Alliot-Marie, sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et du permis de conduire. Concernant ce dernier, on s'en souvient, l'audit concluait à la nécessité d'en confier la responsabilité à une agence de service public *ad hoc*, et, en cas d'échec de cette dernière, de faire intervenir un opérateur tiers *via* une délégation de service public – DSP.

De même, vous avez eu raison, monsieur le ministre, de mentionner la réflexion sur les délais d'attente des candidats à l'examen du permis de conduire récemment engagée par le groupe de travail missionné par le Premier ministre et dont le rapport a été remis à ce dernier en avril dernier.

Ce groupe de travail dresse un constat sans appel sur le dispositif actuel et les conditions dans lesquelles les jeunes se préparent au permis de conduire, un constat qui contredit d'ailleurs les jugements un peu injustes, et même inexacts, de certains de nos collègues à l'égard de la proposition de loi.

Le groupe propose trois *scenarii* pour sortir de la crise, dont l'un consiste à confier l'examen du permis de conduire à un opérateur privé – l'expression est explicitement employée – dans le cadre d'une délégation de service public. Existe-t-il, d'ailleurs, une autre forme de DSP que celle par laquelle un opérateur privé se voit investi d'une mission par la puissance publique ? Cette délégation s'accompagnerait d'un droit d'examen d'un montant de 40 euros.

Depuis une dizaine d'années, un faisceau de constats concordants ressort donc des différentes

études menées sous des majorités politiques différentes, parmi lesquels la nécessité de recourir à un opérateur privé, non pour privatiser, mais au contraire pour permettre à ce dernier, disposant de la compétence et de l'agrément qui en découle, de contribuer à réduire les délais, notamment en ce qui concerne l'examen pratique.

Le dispositif est très simple : il s'agit d'instaurer un permis probatoire – et non de supprimer l'actuel permis en le dévalorisant par le biais de je ne sais quelle privatisation sans contrôle. Ce permis probatoire serait délivré par un organisme certificateur privé, naturellement habilité par l'autorité administrative compétente. Le dispositif est donc bordé, si je puis utiliser cette expression triviale.

Le nouveau permis pourrait être accordé aux personnes âgées de dix-huit ans révolus. Il n'empêcherait nullement les candidats qui le souhaiteraient de recourir à la procédure habituelle, laquelle serait maintenue.

Le permis probatoire, organisé sur la base d'un examen identique au permis actuel, permettrait à son titulaire de conduire dès son obtention. Au bout de deux ans, en l'absence d'infraction connue, il serait confirmé et transformé en permis jeune conducteur. Ce dispositif, bien organisé et structuré, donnerait à un nombre plus important de jeunes la possibilité de passer le permis. Les personnes concernées pourraient ainsi, dans un délai plus court, se préparer à des épreuves de même nature, de même difficulté et de même qualité que celles du permis traditionnel, et obtenir, dans des conditions certes différentes mais se rejoignant rapidement, le même viatique.

Les restrictions s'appliquant au permis jeune conducteur tel qu'il existe actuellement resteraient valables : limitation de vitesse à 110 km/h sur les autoroutes et à 80 km/h sur les autres routes.

Ce dispositif concerne le permis B, qui du fait de son engorgement constitue le point faible du dispositif global du permis de conduire.

Quant à la critique consistant à dénoncer le risque d'une privatisation du permis de conduire, elle est totalement infondée, au point d'ailleurs d'apparaître quelque peu dérisoire. Il s'agit non pas de faire passer cet examen de la sphère responsable du public à celle, irresponsable, du privé, mais d'articuler la puissance publique, qui resterait souveraine, et des opérateurs privés chargés, sous le contrôle et l'autorité de celle-ci, d'assumer avec elle des responsabilités partagées, comme dans toutes les autres situations où l'on a recours aux entreprises privées pour partager et rationaliser certaines missions. C'est ce que permet cette proposition de loi, et c'est la raison pour laquelle le groupe UMP ne voit aucune raison de s'y opposer. Au contraire, il ne voit que des raisons de la soutenir.

Et je voudrais dire à nos collègues qui s'opposent à ce texte qu'en dépit de leurs qualités, les mesures qui ont été prises récemment ne suffiront pas : le passage de douze à treize examens par jour et par inspecteur ne modifiera pas considérablement la situation, pas plus que l'externalisation des examens théoriques, ni même la possibilité, récemment ouverte, de pratiquer la conduite accompagnée dès l'âge de quinze ans.

Nous devons être pragmatiques et répartir de façon précise les responsabilités et les tâches confiées à la puissance publique d'un côté, et à ses nouveaux partenaires, de l'autre. C'est exactement ce que prévoit la proposition de loi de notre collègue Jean-Christophe Fromantin. C'est la raison pour laquelle, dans quelques instants, le groupe UMP la votera tout naturellement et avec une vraie détermination. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et UDI.*)

**M. le président.** La discussion générale est close.



La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Christophe Fromantin**, *rapporteur*. Je souhaiterais apporter quelques précisions.

Comme cela vient d'être dit, il ne s'agit pas du tout de privatiser le permis de conduire, comme l'ont fait certains États européens. Cette proposition de loi tend plutôt à une optimisation du processus, en mettant chacun devant ses responsabilités. Certes, monsieur le ministre, il revient à l'État de contrôler l'ensemble du dispositif, mais cela n'empêche pas d'en confier une séquence à un acteur privé, le certificateur.

Je note d'ailleurs avec beaucoup d'intérêt que vous envisagez d'en faire autant pour l'examen du code de la route – une délégation de service public est en effet en préparation –, ainsi que, d'une certaine manière, pour le permis poids lourds, dont vous confiez l'organisation aux organismes de formation professionnelle, ce qui constitue une forme d'optimisation de l'examen.

Je ne vois pas en quoi le fait d'orienter les inspecteurs vers d'autres missions tout aussi stratégiques pour l'État et la sécurité routière serait de nature à remettre en cause le service public, étant entendu que ce dernier joue, en matière de formation, de préparation des conducteurs et d'assurance, un rôle fondamental, qui permet à tous ceux qui prennent la route de le faire dans de bonnes conditions.

Il en va de même de la progressivité, élément important de la maturation de la capacité à conduire. Vous l'avez renforcée, monsieur le ministre, à juste titre, en confirmant la conduite accompagnée, la conduite supervisée, le permis probatoire à six points suivi du permis définitif. Or la proposition de loi s'inscrit dans ce mouvement puisqu'elle ne remet pas en cause la conduite accompagnée ni la conduite supervisée. Elle ne fait qu'intercaler un permis probatoire, une nouvelle séquence permettant au conducteur d'obtenir plus rapidement son permis, de voir reconnue, le cas échéant, la qualité de son comportement et de se préparer aux étapes suivantes.

Pour répondre à l'argument selon lequel ce nouveau permis introduirait une discrimination, je me bornerai à constater qu'il existe déjà un dispositif discriminant par nature, celui de la conduite accompagnée. Si nous nous félicitons de l'efficacité avec laquelle celle-ci permet de renforcer les aptitudes des conducteurs, force est de reconnaître que tous les jeunes ne sont pas égaux devant la conduite accompagnée : certains ont la chance d'habiter dans une zone où il est facile de conduire, d'avoir des parents disposant du temps nécessaire et un véhicule disponible, mais d'autres se trouvent dans des villes, des zones ou des situations sociale ou familiale qui rendent la conduite accompagnée littéralement impossible.

Le dispositif du permis de conduire, tel qu'il existe aujourd'hui, contient malheureusement des éléments de discrimination que nous ne parviendrons pas toujours à gommer, mais je considère que le premier d'entre eux réside dans la possibilité, pour les candidats, de passer leur examen rapidement ou non.

Certains de nos collègues l'ont évoqué dans la discussion générale : entre un jeune résidant dans une zone rurale, où le nombre d'inspecteurs est suffisant, et un jeune qui habite en région parisienne, la situation est très différente. Il existe donc à ce jour une discrimination structurelle. À cet égard, la possibilité de se tourner vers un certificateur pour passer le permis de conduire dès que l'on se sent prêt représenterait un facteur très important d'équité.

Quant à la critique qui nous a été faite concernant le contrôle aléatoire, elle a été entendue : nous proposerons un amendement visant à supprimer cette disposition.

S'agissant enfin de la gratuité, elle est neutralisée, dans les faits, par les délais d'attente. En attendant de passer l'examen, certains jeunes doivent prendre des cours qui leur reviennent à 40, 60,



voire 70 euros ! Le coût du permis de conduire s'en trouve augmenté de 100, 500, 1 000 euros, voire davantage dans certaines situations. On ne peut plus parler alors de gratuité, même si l'examen, lui, reste gratuit.

Enfin, nous avons l'habitude, dans nos débats, de porter un regard sur ce qui se passe ailleurs en Europe. Vous avez évoqué, monsieur le ministre, la norme européenne en vertu de laquelle seul l'État peut organiser l'examen de conduite. Or, dans certains pays d'Europe, et en particulier en Allemagne, le dispositif est privatisé. Pour autant, et à l'instar de ce que prévoit ma proposition de loi, son système respecte les règles européennes : le recours à des agents habilités ne met absolument pas en cause la qualité de l'examen.

Il n'y a donc pas de corrélation entre le statut de l'examen, qu'il soit public, privé ou semi-public, et sa nature même, qui obéit, comme beaucoup d'autres éléments de contrôle technique, à une norme européenne. L'application d'une telle norme peut être confiée à une agence ou à des acteurs privés sans pour autant remettre en cause la qualité de l'examen, du contrôle ou de la certification.

Cette proposition de loi totalement ne vise donc pas à une dérégulation débridée, et le secteur privé ne doit pas être considéré comme le grand méchant loup. L'objectif est simplement d'optimiser et de fluidifier l'organisation du permis de conduire, de réduire les délais de présentation à l'examen et de diminuer les coûts, tant pour l'État que pour les candidats.

[M. Guy Geoffroy](#). Très bien !

## Discussion des articles

[M. le président](#). J'appelle maintenant les articles de la proposition de loi dans le texte dont l'Assemblée a été saisie initialement, puisque la commission n'a pas adopté de texte.

### Article 1<sup>er</sup>

[M. le président](#). La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier, inscrit sur l'article.

[M. Pierre Morel-A-L'Huissier](#). Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, pour appuyer les propos de Guy Geoffroy, je voudrais à mon tour insister sur l'intérêt de cette proposition de loi.

La France fait face à un engorgement massif en matière d'octroi du permis de conduire. Le temps d'attente pour passer l'examen va de trois à vingt-huit semaines selon les régions. La suppression du service militaire, mais également l'allongement de la durée de l'examen et l'insuffisance du nombre d'inspecteurs sont les causes de cet engorgement.

Cette proposition de loi, cosignée par 72 députés du groupe UMP, vise à instaurer un permis probatoire pour les seuls véhicules de catégorie B. Ce permis probatoire permettrait à son titulaire de conduire dès son obtention. Au bout de deux ans, il serait confirmé en permis jeune conducteur si son titulaire n'a commis aucune infraction. Dans le cas contraire, ce dernier devrait faire valider son permis en repassant un examen auprès d'un inspecteur d'État. Ce nouveau permis probatoire serait délivré non pas à la suite de l'intervention d'un inspecteur du permis, mais par un certificateur de droit privé agréé.

L'objectif est de rendre l'examen plus rapide et d'en réduire le coût par la fluidification du système. Nous soutenons la proposition de loi du groupe UDI qui nous semble parfaitement équilibrée. Dans le cadre de sa discussion, je défendrai par ailleurs un amendement relatif à la circulation à contresens sur les autoroutes – sujet ô combien d'actualité ! – afin de compléter l'arsenal répressif

en la matière.

**M. Guy Geoffroy**. Bravo !

**M. le président**. La parole est à M. Philippe Vigier.

**M. Philippe Vigier**. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, le texte soumis à notre examen est un texte important. Une fois de plus, je suis assez surpris que le groupe majoritaire n'envisage rien d'autre que de le rejeter, sur le mode : « circulez, il n'y a rien à voir ». C'est d'autant plus dommage que M. le ministre a insisté tout à l'heure sur un point qui me tient particulièrement à cœur : ne pas disposer du permis de conduire constitue un obstacle terrible à l'obtention d'un emploi.

Élu d'un territoire rural, je me rends compte à quel point le problème de la mobilité est extrêmement difficile à gérer. Chacun connaît ainsi le problème des délais. Les Parisiens viennent d'ailleurs souvent passer le permis de conduire dans la commune rurale dont je suis maire, car les délais de présentation y sont plus courts.

Je ne vais pas reprendre ce qu'a excellemment dit Jean-Christophe Fromantin, mais les propositions qu'il a présentées vont dans le bon sens. Elles sont en outre parfaitement encadrées.

Sans doute nous répondra-t-on qu'un texte gouvernemental sera présenté sur ce sujet au cours des prochains mois.

**M. Régis Juanico**. C'est en cours !

**M. Philippe Vigier**. Au moins, cher collègue, avons-nous cet avantage de poser d'ores et déjà un certain nombre de questions et de tenter d'y apporter des réponses. Allons au-delà des barrières entre groupes politiques, que l'on dit infranchissables ! Qui n'a pas été exposé, à un moment ou un autre, aux difficultés que pose le permis de conduire ?

Je sais que M. le ministre de l'intérieur a en tête le drame de l'insécurité routière. Combien de Françaises et de Français circulent de nos jours sur les routes sans permis de conduire, n'hésitant pas à s'affranchir de l'obligation de le détenir parce que la recherche d'un emploi exige la mobilité ? Faute de transports collectifs, comment doivent-ils faire ?

En voulant balayer d'un revers de main cette proposition de loi, la majorité n'est pas à la hauteur des enjeux.

**M. Michel Zumkeller**. Très bien !

**M. le président**. Sur l'amendement n° 11, je suis saisi par le groupe de l'Union des démocrates et indépendants d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Christophe Premat.

**M. Christophe Premat**. Je suis un peu surpris par les réactions de certains de nos collègues, dans la mesure où certaines dispositions en cours de discussion vont dans le sens voulu par la proposition de loi. C'est le cas de la dématérialisation des examens, prévue par le projet de loi relatif à la simplification de la vie des entreprises. Or se contenter de simplifier à la marge est une façon de complexifier les choses. Telle est la dialectique !

**M. Michel Zumkeller**. Accélérons le rythme !

**M. Christophe Premat**. C'est ce que nous faisons !

**M. Philippe Vigier**. Nous vous proposons d'avancer, ne reculez pas ! (*Sourires.*)

**M. Christophe Premat**. Vous qui souhaitez dépasser les barrières partisans, faites progresser avec nous le processus de simplification ! Franchement, chers collègues, je ne comprends pas vos réactions, même si on peut juger légitime l'objectif poursuivi...

**M. Philippe Vigier**. Nous sommes en avance par rapport à vous !

**Mme Annick Lepetit**. En retard, plutôt !

**M. Christophe Premat**. Ma collègue a raison, nous anticipons ! C'est ça, la simplification !

En ce qui concerne la délégation de service public et le recours à des organismes de certification privés, la situation des autres États européens doit être interprétée avec précaution. Ainsi l'Allemagne, dont on parlait tout à l'heure, est un État fédéral, et l'appel à des organismes de certification y a lieu dans un cadre précis. Dans d'autres pays du nord de l'Europe, la validation du permis de conduire est déléguée par l'État à des agences. C'est sur de tels points que nous devrions avancer, plutôt que de nous focaliser sur le caractère opportun ou non de la proposition de loi.

**Mme Elisabeth Pochon**. Très bien !

**M. le président**. La parole est à M. Philippe Folliot.

**M. Philippe Folliot**. Le texte appelle un certain nombre de réflexions sur le fond et la forme. À propos du fond, je ne reviendrai pas sur les arguments excellemment développés par notre rapporteur Jean-Christophe Fromantin et de nombreux orateurs dont le président Vigier. Élu moi aussi d'une commune rurale située à l'écart des réseaux de transport public, je sais très bien toute l'importance que revêt pour la population la voiture, qui est souvent le seul moyen de transport disponible.

La majorité critique la proposition de loi au motif qu'elle fait appel à des certificateurs privés, mais un projet de M. Macron relatif au permis poids lourds prévoit exactement la même chose !

**M. Michel Zumkeller**. C'est vrai !

**M. Philippe Folliot**. Pour autant, je ne souhaite pas polémiquer sur ce sujet, mais simplement interroger les membres du groupe socialiste sur le fonctionnement de notre assemblée et l'intérêt des niches parlementaires.

**M. Nicolas Bays**. Faites donc !

**M. Philippe Folliot**. Le groupe UDI a proposé aujourd'hui trois propositions de loi consensuelles et trans-partisanes. On peut certes vouloir les modifier à la marge, et nous y sommes tout à fait prêts. Mais que penser du fonctionnement de notre assemblée et de l'image que nous en donnons à l'extérieur si tout texte présenté par l'opposition se voit rejeté par la majorité au moyen d'éléments de procédure ? Cela n'est ni responsable, ni digne d'un Parlement moderne !

**M. Philippe Vigier**. Bravo ! Il a raison !

**M. Nicolas Bays** et **Mme Brigitte Bourguignon**. Cela s'appelle la démocratie !

**M. le président**. La parole est à Mme Elisabeth Pochon.

**Mme Elisabeth Pochon**. Il est selon nous inutile de créer un permis probatoire pour la conduite des véhicules de catégorie B en sus des dispositifs classiques. En effet, le nouveau système permettrait de contourner l'examen de permis de conduire sans offrir les garanties de qualité nécessaire ni permettre à terme une baisse des prix. Si l'intervention d'officines est susceptible dans un premier temps d'accélérer le cours des choses, soyez sûrs, chers collègues, que la baisse des prix par le seul jeu de la concurrence ne sera pas au rendez-vous, il serait naïf de le croire ! En effet, les officines vendront des services sur un marché ouvert.

**M. Guy Geoffroy**. Mais c'est incroyable !

**Mme Elisabeth Pochon**. Comme toujours, elles sauront s'organiser entre elles ou en rognant petit à petit sur la qualité du service rendu ou encore en sélectionnant les bons candidats, ceux qui procurent le bénéfice le plus élevé. Une fois installées, elles seront incontournables car intégrées au système. Cela, nous n'en voulons pas ! De la qualité de l'examen à passer ou à repasser dépend la sécurité sur nos routes. Il s'agit bien là d'un service public ! De fait, le nouveau système permet de contourner l'examen classique du permis de conduire et n'offre pas de telles garanties. C'est pourquoi nous demandons la suppression de l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président**. La parole est à M. Régis Juanico.

**M. Régis Juanico**. On nous dit qu'on ne peut pas débattre cet après-midi, c'est faux ! Tous ici, nous sommes d'accord sur l'objectif consistant à rendre plus accessible aux jeunes l'obtention du permis de conduire et à en réduire les délais et le coût. En revanche, nous ne sommes pas d'accord sur les voies et moyens formulés par la proposition de loi de notre collègue Fromantin.

Tous ici, nous pouvons tomber d'accord que le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve, a engagé un train de réformes assez courageuses visant à faire évoluer le système en recentrant le travail des inspecteurs du permis de conduire sur leur mission fondamentale qui ne consiste pas à surveiller les examens théoriques du code de la route mais à faire passer les examens pratiques autant que faire se peut.

Faire appel à des réservistes, bientôt à des agents de l'État et plus tard à des organismes agréés libère, comme l'a dit M. le ministre, 115 000 places supplémentaires l'an prochain. Développer la conduite accompagnée dès quinze ans constitue une mesure concrète, car il en résulte un meilleur taux de réussite à l'examen du permis de conduire – 75 % au lieu de 50 % à 60 % en moyenne – ainsi qu'une meilleure prévention du taux d'accidentologie des jeunes. Tout cela est extrêmement concret.

Aujourd'hui, les inspecteurs du permis de conduire n'ont pas le temps d'exercer leur mission de contrôle des auto-écoles. C'est pourquoi il est prévu de leur libérer du temps en supprimant une manœuvre de freinage afin de réduire de treize à douze le nombre d'exercices composant l'examen pratique. Je le répète, tout cela est très concret. Il faut accompagner ce mouvement et non prôner des solutions qui sont à mon avis contre-productives.

**M. le président**. La parole est à M. Guy Geoffroy.

**M. Guy Geoffroy**. Pendant que nos collègues socialistes s'évertuent à nous accuser de vouloir amoindrir la qualité du permis de conduire en confiant son organisation à ce qu'ils appellent des officines – alors qu'il s'agit tout simplement de permettre à des personnes dont c'est le métier de concourir à une action de service public –, ...

**M. Régis Juanico**. Oui, le code de la route !

**M. Guy Geoffroy**. ...pendant que nos collègues essaient, au moyen d'arguments de moins en moins percutants, de démontrer la nécessité de vider la proposition de loi de sa substance, nous apprenons que le pays compte, au mois d'octobre, 28 400 demandeurs d'emploi supplémentaires. Cela représente une hausse de 0,8 %, soit 5,5 % de demandeurs d'emploi supplémentaires en un an. Quand on sait que la capacité à se déplacer constitue l'un des critères les plus importants pour accéder à l'emploi, surtout pour les jeunes, je trouve très gênantes, voire un peu indécentes les arguties que nous venons d'entendre.

Les informations que je viens de vous donner montrent, au contraire, qu'il est urgent de mettre le paquet et de laisser prospérer ces propositions construites, intelligentes et intelligibles qui, en aucune manière, ne sont de nature à nuire à la qualité du permis de conduire. C'est pourquoi il ne

faut surtout ne pas voter l'amendement de suppression de l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Cazeneuve, ministre.** La proposition de loi est rédigée comme si rien ne s'était passé au cours des derniers mois en matière de réforme du permis de conduire. « Nous sommes en avance », disait ainsi à l'instant Philippe Vigier. Je rappelle tout de même que le gouvernement précédent avait proposé, en 2009, une réforme dont nous reprenons aujourd'hui, au moins pour partie, certains principes. Elle n'avait toutefois jamais été mise en œuvre de crainte que des mouvements sociaux de grande ampleur ne viennent paralyser le passage des examens du permis de conduire. Par conséquent, ce n'est pas l'actuelle opposition qui est en avance, mais bien l'actuelle majorité qui se charge aujourd'hui de réaliser ce à quoi ses prédécesseurs ont renoncé. Cette réforme, François Fillon, alors Premier ministre, l'avait annoncée dans cet hémicycle, puis abandonnée. Nous, nous la menons, animés d'un état d'esprit extrêmement constructif.

Nous voulons faire en sorte que les délais de présentation au permis de conduire soient considérablement réduits. Dans ce but, nous mobilisons les inspecteurs du permis de conduire chargés de faire passer l'épreuve pratique et, pour ce qui concerne l'examen du code, mettons en place une délégation de service public sur la base d'un cahier des charges extrêmement rigoureux. Nous modifions les conditions de l'épreuve de conduite en la simplifiant afin qu'elle compte une manœuvre de moins, ce qui permet de gagner une place par inspecteur et par jour, soit 115 000 places par an. Nous développons massivement la conduite accompagnée en lien avec le ministère de la jeunesse et des sports afin que les jeunes dont les parents ne sont pas disponibles ou n'ont pas d'automobile bénéficient d'un soutien associatif.

**M. Régis Juanico.** Très bien !

**M. Bernard Cazeneuve, ministre.** S'agissant de la conduite des poids lourds, nous ne remettons pas en cause les prérogatives ni la formation des inspecteurs du permis de conduire, mais cherchons à mieux articuler leurs compétences avec celles des organismes de formation professionnelle. Bref, nous menons cette réforme en adoptant pour stratégie le maintien dans le service public de l'épreuve du permis de conduire. Telle est la voie que nous avons choisie. Vous proposez, mesdames et messieurs les députés de l'opposition, de privatiser cette épreuve.

**M. Guy Geoffroy.** Mais non !

**M. Bernard Cazeneuve, ministre.** Vous proposez en tout cas de confier une grande partie de son organisation au secteur privé et de cantonner les inspecteurs du permis de conduire dont c'est le métier dans des fonctions d'inspection, ce que nous ne souhaitons pas faire.

**M. Guy Geoffroy.** Que les inspecteurs inspectent, quoi de plus normal ?

**M. Bernard Cazeneuve, ministre.** Donc si nous acceptons votre proposition de loi, il n'y a plus de réforme gouvernementale – or elle est en cours. Ce serait créer beaucoup de confusion, beaucoup de crispations et beaucoup de mouvements sociaux, qui retarderont considérablement la mise en œuvre d'une réforme dont les jeunes ont grandement besoin. En définitive, nous n'aurons pas de réforme ; nous aurons du désordre social, de la crispation et des jeunes qui paieront plus cher après avoir attendu plus longtemps.

Même si je comprends la philosophie de cette proposition de loi, je ne pense donc pas que nous puissions accéder aux objectifs qu'elle se propose d'atteindre.

**M. le président.** Nous en venons à l'examen des amendements. L'amendement n° 11 a été défendu, madame Pochon ?

**Mme Elisabeth Pochon.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Jean-Christophe Fromantin**, *rapporteur*. La commission a donné un avis favorable à cet amendement. À titre personnel, j'y suis bien entendu défavorable : je souhaite que l'on maintienne cet article.

**M. le président**. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Bernard Cazeneuve**, *ministre*. Favorable.

**M. le président**. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

*(Il est procédé au scrutin.)*

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	28
Nombre de suffrages exprimés	28
Majorité absolue	15
Pour l'adoption	15
contre	13

*(L'amendement n° 11 est adopté, les amendements n° 1 et 4 tombent et l'article premier est supprimé.)*

## Article 2

**M. le président**. La parole est à Mme Elisabeth Pochon, pour soutenir l'amendement de suppression de l'article n° 12.

**Mme Elisabeth Pochon**. Il est défendu.

**M. le président**. Quel est l'avis de la commission ?

**M. Jean-Christophe Fromantin**, *rapporteur*. La position de la commission et la mienne sont les mêmes que sur l'amendement précédent.

**M. le président**. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Bernard Cazeneuve**, *ministre*. Même position également.

*(L'amendement n° 12 est adopté et l'article 2 est supprimé.)*

## Article 3

**M. le président**. La parole est à Mme Elisabeth Pochon, pour soutenir l'amendement de suppression de l'article n° 13.

**Mme Elisabeth Pochon**. Défendu.

**M. le président**. Quel est l'avis de la commission ?

**M. Jean-Christophe Fromantin**, *rapporteur*. Même position que sur les amendements précédents.

**M. le président**. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Bernard Cazeneuve**, *ministre*. Même position également.

*(L'amendement n° 13 est adopté, les amendements n° 2 et 3 tombent et l'article 3 est supprimé.)*

## Après l'article 3

**M. le président**. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 10, 9, 8, 6 et 7, qui peuvent faire



l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Frédéric Lefebvre, pour les soutenir.

**M. Frédéric Lefebvre.** Monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, l'objet de cette série d'amendements – les amendements qui suivent l'amendement n° 10 étant des amendements de repli – est d'évoquer les difficultés liées au permis de conduire que rencontrent nos compatriotes établis hors de France.

En effet, les démarches de renouvellement de permis de conduire français ou international ne tiennent pas compte des spécificités liées à une expatriation.

En cas de perte ou de vol, il est impossible à un Français ne disposant plus d'une adresse en France de demander au consulat ou auprès d'une préfecture un duplicata de son permis de conduire. Il doit donc se soumettre aux formalités des épreuves locales du permis de conduire. Quand bien même il ne conduirait pas dans son pays de résidence, il a besoin de passer le permis local pour pouvoir conduire en France lorsqu'il y séjourne. C'est un casse-tête.

Cet amendement a donc pour but d'aménager les dispositifs administratifs pour étendre aux consulats les prérogatives des préfectures ou des sous-préfectures en matière de délivrance de duplicata de permis de conduire français ou international.

De plus, il permet aux Français établis dans des pays où il n'existe pas d'accord de réciprocité et qui doivent passer les examens du permis de conduire de cet État de ne pas avoir à repasser l'examen du permis de conduire français à leur retour en France.

Le Gouvernement parle de choc de simplification. J'ai moi-même eu l'occasion de voter un certain nombre des dispositions qu'il a proposées en ce sens. Et comme vous le savez, j'ai également agi, lorsque je siégeais au Gouvernement, en faveur de la simplification. Nous avons décidé d'un commun accord, en adoptant des dispositions qui étaient proposées sur tous les bancs.

Il s'agit ici de bon sens. Je souhaite que le dispositif que nous proposons permette de démêler l'imbroglio administratif auquel sont confrontés une grande partie de nos compatriotes qui vivent à l'étranger, notamment aux États-Unis ou au Canada, où j'ai le plaisir de les rencontrer régulièrement et où ne pas avoir de véhicule peut constituer une vraie difficulté.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

**M. Jean-Christophe Fromantin,** *rapporteur.* La commission a donné un avis défavorable à ces amendements. À titre personnel, j'y suis néanmoins favorable. Le principe d'équité commande en effet que le même service soit apporté à tous les citoyens français, qu'ils résident sur le territoire français ou à l'étranger. On voit mal au nom de quoi les services d'un consulat, qui pourraient être dotés des mêmes prérogatives que les préfectures ou les sous-préfectures pour délivrer un duplicata, continueraient à ne pas le faire, mettant ainsi en difficulté – surtout lorsqu'il n'existe pas d'accord de réciprocité – nos concitoyens expatriés, alors que ces derniers exercent souvent des responsabilités les conduisant – au même titre que tout citoyen français – à utiliser leur véhicule.

Bien que ces amendements soient un peu éloignés de cette proposition de loi, il serait donc opportun de les adopter afin de résoudre rapidement ce problème.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Bernard Cazeneuve,** *ministre.* Je comprends parfaitement la préoccupation que vous exprimez, monsieur le député. Elle est légitime, mais je propose d'y donner satisfaction autrement.

Si nous passons par les consulats pour régler ce problème qui est réel, même s'il concerne un nombre de personnes assez limité, nous arriverons à un dispositif complexe, coûteux et dérogatoire au dispositif existant. Je propose donc de le faire par la voie réglementaire, en définissant les conditions dans lesquelles les préfetures pourraient traiter ces questions à partir d'éléments qui leur seraient communiqués depuis l'étranger. Cela permettrait en outre d'aller vite. Dès lors que je vous donne cette garantie, il me semble que vous pouvez retirer ces amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Premat.

**M. Christophe Premat.** Je comprends tout à fait la préoccupation qui inspire cet amendement, cher collègue. Permettez-moi néanmoins de vous apporter quelques précisions, la question ayant été débattue il y a peu au Sénat.

La situation est en effet différente suivant qu'il existe ou non un accord de réciprocité avec le pays concerné. S'il n'y pas d'accord, il est possible – suite à la discussion qui a eu lieu au Sénat – d'obtenir un récépissé auprès du consulat, pour revenir ensuite récupérer le permis de conduire auprès de la préfecture d'origine.

**M. Frédéric Lefebvre.** C'est bien le problème.

**M. Christophe Premat.** C'est déjà mieux que rien.

Par ailleurs, et comme l'a dit M. le ministre, mieux vaut procéder à cette simplification par voie réglementaire que par la loi.

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Lefebvre.

**M. Frédéric Lefebvre.** J'ai écouté attentivement ce qui vient d'être dit. Évidemment, je le disais d'ailleurs tout à l'heure, tout dépend de la situation. Pour ce qui concerne les États-Unis, par exemple, il existe bien un accord entre ce pays et la France, mais il y a un certain nombre d'États où la réciprocité ne fonctionne pas.

Je suis tout à fait disposé, comme mes collègues Mariani et Marsaud, cosignataires de ces amendements, à travailler avec le Gouvernement pour trouver une solution par la voie réglementaire. Compte tenu de la proposition et de l'engagement du ministre, je retire donc l'ensemble des amendements. Pussions-nous aboutir rapidement à une solution qui donne satisfaction à nos compatriotes. Il y a d'ailleurs des sujets connexes : je n'ai pas développé, par exemple, le cas du permis moto, sur lequel j'ai posé des questions écrites. S'asseoir autour de la table pour aboutir à des simplifications sur l'ensemble de ces questions sera indéniablement une bonne chose.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 10, 9, 8, 6 et 7 sont retirés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 5.

**M. Pierre Morel-A-L'Huissier.** Cet amendement a pour objet de compléter l'article L. 412-3 du code de la route en ce qui concerne la circulation à contresens sur les autoroutes.

Si la circulation en sens interdit peut être relevée, il s'avère en effet que la circulation à contresens sur les autoroutes, les nationales à deux fois deux voies et les boulevards périphériques en agglomération ne constitue pas en tant que telle une infraction au code de la route.

L'infraction n'existant pas, les autorités compétentes constatant un tel comportement ne peuvent que relever une infraction connexe, à savoir la mise en danger de la vie d'autrui. Or, celle-ci exige l'exposition d'autrui à un risque de mort ou de blessure grave ; il faut donc que l'auteur puisse se voir reprocher une faute d'imprudence délibérée. La faute de mise en danger est en effet définie comme un manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou



le règlement, lorsqu'elle a pour conséquence des délits d'homicide ou de blessures volontaires. Lorsqu'il s'agit du délit de risques à autrui, elle impose une violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence créée par la loi ou le règlement. La violation intentionnelle est donc à démontrer.

Or, le fait de circuler à contresens sur une autoroute expose les autres usagers à un risque immédiat et direct de mort ou de blessures graves en cas de choc frontal, constitutif d'une violation flagrante de l'obligation de prudence et de sécurité qui s'impose à tous.

Soucieux d'améliorer toujours plus la sécurité routière, nous vous proposons donc d'insérer dans le code de la route un article visant à définir la faute que constitue la circulation à contresens sur autoroute et les sanctions spécifiques qui y sont applicables.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

**M. Jean-Christophe Fromantin**, *rapporteur*. La commission a donné un avis défavorable à cet amendement, ce qui est un peu surprenant. À titre personnel, j'y suis favorable. L'actualité nous rappelle régulièrement le risque très lourd que représente la conduite à contresens.

**M. Philippe Vigier.** Eh oui !

**M. Jean-Christophe Fromantin**, *rapporteur*. Ces conducteurs qui, pour une raison ou pour une autre, empruntent à contresens une bretelle d'autoroute se retrouvent face à des dizaines ou à des centaines de véhicules. Le risque n'a rien à voir avec le contresens « traditionnel », entre guillemets, malheureusement constaté dans d'autres cas. Il me semble donc que cet amendement, qui va dans le sens d'un renforcement de la sécurité routière par son effet dissuasif, mérite d'être adopté.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Bernard Cazeneuve**, *ministre*. Le Gouvernement est d'un avis un peu différent. Nous devons en effet regarder si des dispositions qui permettent d'atteindre l'objectif visé existent dans l'arsenal législatif et dans l'ensemble des incriminations pénales existantes. Or l'incrimination pénale de mise en danger de la vie d'autrui, qui est assortie de condamnations significatives et peut aussi être assortie, dans le cadre du prononcé de la condamnation, d'un retrait de permis de conduire, permet tout à fait d'atteindre l'objectif visé. Je ne suis donc pas favorable à cet amendement, non que je ne sois pas favorable à la sensibilisation que vous proposez, mais parce que les incriminations pénales existantes permettent parfaitement d'atteindre le but.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Geoffroy.

**M. Guy Geoffroy.** Ce que vous venez de dire ne clôt pas nécessairement le débat, monsieur le ministre. Les éléments invoqués tout à l'heure par Pierre Morel-A-L'Huissier à l'appui de la défense de l'amendement méritent tout de même d'être approfondis. Le délit de mise en danger de la vie d'autrui suppose en effet une véritable connaissance préalable du risque que l'on fait courir à autrui par son comportement. Nous savons bien que dans nombre des cas d'accidents survenus dans ces conditions, le caractère intentionnel du comportement ayant mis en péril la vie d'autrui est bien plus délicat à établir pour une juridiction qu'on ne peut le penser.

Je comprends ce que vous dites, mais le raccourci auquel vous vous livrez pour expliquer que cet amendement ne doit pas être voté me semble un peu hasardeux. Compte tenu du risque contre lequel il s'agit de lutter, cet amendement mérite un meilleur sort. Pour ma part, je suggère que nous ayons la sagesse de suivre l'avis du rapporteur.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier.

**M. Pierre Morel-A-L'Huissier.** Je m'inscrirai dans la continuité des propos de Guy Geoffroy. Monsieur le ministre, les rapports de gendarmerie dont je dispose sont très clairs : à chaque fois qu'est invoqué ce délit de mise en danger de la vie d'autrui, il convient d'établir son caractère

intentionnel. Tels sont les termes du problème. Aussi faut-il définir une infraction spécifique et ne plus faire référence à cette notion de violation intentionnelle parce que, bien souvent, les personnes s'engagent sans savoir réellement qu'elles vont causer un accident.

**M. Guy Geoffroy**. Eh oui !

**M. le président**. La parole est à M. le ministre.

**M. Bernard Cazeneuve**, *ministre*. Monsieur le député, encore une fois, je comprends votre préoccupation, mais je suis toujours extrêmement méfiant lorsque l'on introduit par un amendement, dont le sujet n'a pas grand-chose à voir avec le texte en discussion, ...

**Mme Elisabeth Pochon**. Absolument, c'est un cavalier !

**M. Bernard Cazeneuve**, *ministre*. ...des dispositions qui peuvent poser problème sur le plan de l'architecture des normes ou sur celui des incriminations pénales.

Je vous propose de retirer cet amendement, en contrepartie de quoi je m'engage à ce qu'une réunion de travail se tienne très rapidement avec vous – nous pouvons en convenir dès ce soir. Nous pourrions ainsi déterminer les conditions permettant d'avancer à partir de votre proposition.

En adoptant cet amendement, vous risqueriez d'introduire des dispositions pénales que non seulement je ne crois pas utiles, mais qui seraient même de nature à compliquer les choses, puisqu'il existe déjà des incriminations en la matière. Peut-être pourrait-on, sur ce sujet, prendre le temps d'une réflexion conjointe, mettre les choses à plat et regarder si une opportunité se présente de reprendre votre proposition, après l'avoir travaillée ensemble, pour la faire entrer dans le droit dans des conditions de sécurité juridique totale.

**M. le président**. La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier.

**M. Pierre Morel-A-L'Huissier**. Monsieur le ministre, vous connaissez ma volonté de bien faire ; aussi, j'accepte votre proposition.

*(L'amendement n° 5 est retiré.)*

**M. le président**. Chers collègues, nous avons achevé l'examen des articles de la proposition de loi. L'Assemblée les ayant tous rejetés, il n'y aura pas lieu de procéder au vote solennel décidé par la conférence des présidents.