



CONTRIBUTION

FÉVRIER 2024

1

RÉDUIRE LE COÛT DE L'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE

INTRODUCTION

1. L'ÉCHEC AU PERMIS : UN FLÉAU !
2. DÉLAIS D'ATTENTE *versus* DÉLAIS D'OBTENTION
3. LES FREINS À L'EMPLOI
4. GROS ENJEUX, PETIT BUDGET
5. UN « PASS EMPLOI & MOBILITÉ »
6. CONDUITE, CIVISME ET CITOYENNETÉ

CONCLUSION

Annexe : Sigles



INTRODUCTION

Quelques chiffres :

Les chiffres de l'accidentalité routière des **jeunes de 15 à 24 ans** en France sont édifiants : **1 tué toutes les 14h, soit 12 par semaine, et 12 blessés graves par jour.**

Les accidents de la route sont la 1^{ère} cause de mortalité au travail, tous âges confondus.

Dans l'Europe des 28, en matière de Sécurité Routière, la France est passée du 7^{ème} rang en 2008 au 14^{ème} rang en 2019 (Cour des Comptes - juin 2021).

Dans notre pays, la mortalité des 15-24 ans, rapportée à la population, est très supérieure à celle observée en Allemagne, en Espagne, ou encore en Italie ou au Royaume-Uni (source ONISR – Bilan accidentalité 2021).

Le nombre de décès sur nos routes, tous âges confondus, est supérieur à la moyenne européenne : en 2022, 50 décès par millions de km parcourus, contre 46 pour l'UE-27. Pour exemples, la même année, l'Espagne est à 37 et la Suède à 22 (source INSEE).

Malgré des objectifs européens ambitieux, force est de constater que les résultats de la France stagnent, quand d'autres pays enregistrent une progression notable.

Lutte contre l'insécurité routière :

En diminuant significativement les vitesses moyennes, le Contrôle Sanction Automatisé (CSA) a largement contribué à réduire l'accidentalité routière. Il a toutefois atteint ses limites (statistiques ONISR des 10 dernières années), il ne peut s'appliquer à tous les types d'infraction, et ne remplacera jamais l'éducation, et son pendant, l'examen, qui tire la formation vers le haut.

L'examen (catégorie B - voiture) :

Cet examen est composé d'une épreuve théorique générale (ETG), privatisée et payante depuis 2016, assurée par des Organismes Agréés (OA), et d'une épreuve pratique, publique et gratuite pour l'usager, qui correspond à une expertise de trente minutes, menée par des fonctionnaires d'État, les Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR). Environ 900 000 personnes s'inscrivent au permis B (voiture) chaque année. L'Administration, à travers ses experts, propose annuellement 1,5 million de places pour la pratique, ce qui est très largement supérieur à la demande.

Le contrôle des pratiques professionnelles :

Si les pratiques professionnelles des IPCSR sont évaluées à intervalles resserrés, l'éducation et la prévention routières dispensées par les Établissements d'Enseignement de la Conduite et de la Sécurité Routière (EECSR) ne le sont pas, ce que déplorent à juste titre différents rapports d'évaluation de la politique de sécurité routière (IGA, IGPN, IGGN...).

1. L'ÉCHEC AU PERMIS : UN FLÉAU !

Les causes des échecs :

8 échecs sur 10 sont dus à un niveau insuffisant de conduite. Dans ces cas-là, seul un complément de formation adapté peut permettre aux concernés d'acquérir les compétences qui ne l'étaient pas encore. C'est la raison pour laquelle, l'Administration a introduit un délai de représentation réglementaire après un échec. Il est inversement proportionnel au nombre de points obtenus par le candidat. Ceux qui ont le niveau peuvent repasser très rapidement et sans leçon de conduite supplémentaire.

L'inexpérience :

Bien que les procédures d'examen ne visent « que » l'évaluation des compétences de base, sans quoi la formation serait bien trop longue et onéreuse évidemment, chacun sait que l'expérience qui s'ensuivra est un atout précieux.

L'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC) et la Conduite Supervisée (CS) sont deux cursus qui permettent d'acquérir ces suppléments de savoir-faire et savoir-être qui font la différence.

Le taux de réussite à l'examen des candidats en AAC est supérieur de 20% à la moyenne nationale, tous parcours confondus. Leur implication dans des accidents de la route est en outre inférieure à celle de l'ensemble de la tranche d'âge.

L'AAC a malheureusement perdu de son attractivité depuis que le permis de conduire peut être passé à 17 ans. Et la CS ne bénéficie toujours pas, plus de 10 ans après sa mise en place, de statistiques fiables pour en mesurer la portée sur le taux de réussite, comme sur la sécurité routière.

Aussi, le SNICA-FO préconise que des travaux soient engagés par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) pour redonner à l'AAC toute son attractivité ; et pour que la CS soit ouverte à tous les élèves à partir de 16,5 ans, et ses répercussions enfin chiffrées.

Un Test de Perception des Risques (TPR) pour augmenter le taux de réussite :

Un TPR, sur ordinateur, devrait être instauré par la France, et constituer le ticket d'accès à l'examen pratique. Ce « préfiltre » permettrait d'éradiquer les présentations qui n'ont aucune chance de réussite, et que les EECSR ne parviennent pas toujours à contenir à cause de la pression exercée par leurs clients.

L'auto-évaluation, une efficacité reconnue par tous les experts européens :

Il conviendrait, par ailleurs, de rattraper le retard pris par la France en matière de formation à la conduite, en introduisant l'auto-évaluation dans le processus formation/évaluation : Étape 4 de la [matrice GDE \(Goals for Driver Education\)](#). Comme la perception des risques, cette auto-évaluation est considérée comme essentielle par tous les experts européens. Elle est un outil qui permet de comprendre ses propres comportements et de les modifier.

Le renforcement du continuum éducatif au sein de l'Éducation nationale :

Mis en place depuis plusieurs années, son évolution est désormais indispensable : modernisation des ASSR 1 et 2. Le passage de l'ETG au lycée (ou à la fin du collège) dès 14 ans permettrait par ailleurs un meilleur niveau en théorie, qui se retrouve en conduite et réduit la durée et le coût de la formation pratique.

10% d'écart entre le taux de réussite des hommes et celui des femmes :

Le taux de réussite des hommes est près de 10 points supérieur à celui des femmes. Ceci est une spécificité française, qui, selon [une étude récente](#) relatée par le média Slate, serait imputable au monde de l'enseignement de la conduite, influencé par les stéréotypes de genre. En première intention le SNICA-FO préconise une campagne de communication de la DSR, qui devra être suivie de travaux visant à examiner et corriger cette anomalie.

Répondre aux questions suivantes en vue d'améliorer la réussite à l'examen :

Pourquoi près d'un candidat sur deux échoue à l'examen du Permis de Conduire ?

Le taux de réussite à l'examen pratique est à la croisée de trois courbes qui entrent en contradiction : le souhait du candidat de payer sa formation le moins cher possible, l'intérêt économique de l'EECSR, et l'indispensable exigence de sécurité routière pour nos concitoyens. L'insuffisance de financement pour la 1^{ère} et l'absence de régulation réelle de la 2^{ème} sont les principales causes de l'échec. Quant à l'exigence de sécurité routière, via les examens pratiques notamment, elle est déjà considérée comme minimaliste par tous les experts de la filière.

Pourquoi le taux de réussite (autour de 54%) n'a pas varié depuis plus d'½ siècle ?

Un temps long qui a pourtant vu de multiples changements : réformes des procédures d'examen, de la formation des conducteurs, de celle des enseignants et de celle des IPCSR, ainsi que la modification des origines socio-professionnelles des Inspecteurs.

Pourquoi le nombre moyen de leçons de conduite a-t-il augmenté de 40% ?

Il s'élevait à 25h à la fin des années 90, contre 35h (soit 1800€ en moyenne) depuis une dizaine d'année, sans que cela ait d'impact positif sur le taux de réussite à l'examen. Certes, la densité de circulation est supérieure aujourd'hui. Le réseau routier a toutefois été très simplifié (rocares, ronds-points, suppression des « points noirs », etc.), la signalisation est bien plus visible et lisible, et les véhicules sont beaucoup plus faciles à conduire (assistances, aides à la conduite, amélioration de la rétro-vision, etc.).

Pourquoi imposer 20h de formation (13 en boîte auto) à tous les élèves ?

Certains candidats sont tout à fait capables de décrocher leur permis avec moins d'heures. Quant à ceux qui n'ont pas cette chance, ils seraient davantage stimulés s'ils savaient qu'en "travaillant bien", ils pourraient réduire le coût de leur formation. Enfin, cette obligation réglementaire donne l'impression qu'on sera prêt au bout de 20h, ce qui sera pour la plupart des élèves un gros malentendu.

Quelle est la cause de cette pénurie d'enseignants qui rallonge les délais ?

L'analyse des statistiques de la récente et très officielle plate-forme RDV-Permis, qui gère les places d'examen, révèle que les délais d'attente sont, « dans la grande majorité des cas, imputables à la pénurie d'enseignants » (source DSR - février 2023). Une réflexion sur le diplôme et sur l'attractivité du métier s'impose donc.

2. DÉLAIS D'ATTENTE VS DÉLAIS D'OBTENTION

Délais d'attente : De quoi parle-t-on ?

- ✓ Le délai d'attente correspond au nombre de jours qui s'écoule entre le 1^{er} et le 2^{ème} passage. Les candidats reçus en 1^{ère} présentation, autour de 54%, ne sont pas concernés.
- ✓ Parmi les 46% restants, ceux inscrits dans un EECSR dont le taux de réussite est correct, n'ont pas d'attente anormale. En revanche, si son taux d'échec est supérieur à la moyenne nationale, l'EECSR ne parvient pas à représenter son élève rapidement. Les « délais d'attente » de chaque EECSR sont inversement proportionnels à leur taux de réussite.
- ✓ Il y a donc environ 20% des candidats susceptibles d'être confrontés à une attente, qui peut être préjudiciable (recherche d'un emploi par exemple).
- ✓ Enfin, l'indicateur « délais d'attente » a été choisi par l'Administration (2013) pour mesurer l'efficacité du service public du permis de conduire, alors que ces délais dépendent essentiellement de causes qui lui sont extérieures.

Ainsi, parler de « délais d'attente » est non seulement kafkaïen, mais trahit une philosophie basée sur l'échec. Au SNICA-FO, nous bâtissons nos propositions autour d'une logique de réussite et de délais d'obtention. En effet, nous partons d'une évidence : ce dont les jeunes et les demandeurs d'emploi ont besoin, c'est d'obtenir le permis de conduire le plus rapidement possible, et non de le passer X fois, même dans des délais courts.

Baisser le coût de l'accès au permis nécessite de réduire les délais d'obtention.

Augmenter le taux de réussite permettrait de réduire à la fois le coût de la formation et les délais d'obtention. Les cursus d'accès au permis de conduire les plus onéreux sont toujours des parcours chaotiques, parfois dus aux événements de la vie de l'élève, ou à ses choix, parfois aussi à des EECSR peu scrupuleux (étant entendu que la majorité d'entre eux sont honnêtes et font un travail de qualité). Dans ces situations-là, qui ne sont pas rarissimes, le nombre de leçons de conduite et le nombre de présentations à l'examen sont bien supérieurs à la moyenne.

De l'indispensable calibrage de l'offre :

Lorsque l'on envisage d'augmenter la production en places d'examen, il convient de garder à l'esprit qu'il est indispensable de calibrer l'offre, afin de ne pas assister à une chute du taux de réussite, qui serait évidemment contreproductive et socialement inacceptable.

Effectifs et démographie :

Certains départements connaissent un déficit d'effectif d'IPCSR. C'est pourquoi le SNICA-FO œuvre régulièrement en faveur de l'augmentation du plafond d'emploi. En 2022, le ministre de l'Intérieur a donné une suite favorable à nos démarches successives, en décidant de faire inscrire au PLF 2023, le recrutement de 100 IPCSR sur le triennal. Ces 100 agents supplémentaires suffiront à combler le manque d'effectif des départements en tension, et à faire face au pic démographique des années 2025 et 2026. La courbe de la demande s'infléchira ensuite durablement.

Examens supplémentaires :

Les IPCSR et DPCSR effectuent, sur la base du volontariat, 100.000 examens supplémentaires annuels (contre 40.000 jusqu'en 2020).

Agents mis à disposition :

Le MIOM a par ailleurs, depuis plusieurs années, recours à des agents mis à disposition par La Poste. Ces derniers se détournent toutefois de plus en plus de cette opportunité, à cause de son manque d'attractivité (nous sommes porteurs de revendications pour la renforcer).

Le corpus réglementaire ayant l'avantage d'exister, si le besoin en places d'examen existe réellement, pourquoi ne pas améliorer ce dispositif, plutôt que d'envisager d'intégrer de «*nouveaux acteurs* », dont on ne connaît ni le coût initial, ni l'efficacité ultime, ce qui déclencherait en outre un conflit social majeur ?

Enfin, les missions des IPCSR peuvent sembler aisées à réaliser, mais «*un simple processus de certification* » ne suffira jamais à devenir un expert en conduite, en évaluation, en réglementation et en sécurité routière.

Les épreuves du permis de conduire doivent rester des examens de grande qualité !

3. LES FREINS À L'EMPLOI

Les obstacles à la mobilité rencontrés par les chômeurs peuvent être nombreux et variés, comme le précise la Cour des Comptes, dans son rapport de février 2021.

Extrait :

« Deux catégories principales de freins limitent l'accès à l'emploi. Tout d'abord, les freins financiers sont très souvent invoqués (achat et entretien d'un véhicule, financement du permis, coût des transports en commun, assurances, etc.). Par ailleurs, les plus fragiles et les plus jeunes sont plus souvent confrontés à des difficultés cognitives et psychosociales qui ne leur donnent qu'une connaissance imparfaite des possibilités de déplacement ou des aides qui pourraient faciliter leur déplacement pour se rendre au rendez-vous d'une potentielle embauche et, ultérieurement, pour rejoindre leur lieu de travail ».

La Cour préconise en outre un accompagnement des jeunes, tout au long du processus d'intégration dans l'emploi.

Nous nous attacherons ici à traiter les sujets qui touchent directement l'accès au permis de conduire, indépendamment des considérations plus globales de la Cour, et du dispositif de mobilité solidaire issu de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019, qui reste un levier complémentaire intéressant.

4. GROS ENJEUX, PETIT BUDGET

C'est incontestable, les services publics n'ont pas le vent en poupe.

Toutefois, pour le permis de conduire, 1^{er} examen de France, les besoins sont couverts grâce à seulement 1500 IPCSR et DPCSR, ce qui correspond à moins de 0,027% du total des fonctionnaires et agents publics. Une goutte d'eau dans le budget de l'État, pour un examen de qualité, égalitaire et neutre, dans un domaine à très forts enjeux.

Le **taux d'administration**, qui rapporte l'emploi public au nombre d'habitants, est un critère simple, fiable et aujourd'hui encore considéré comme pertinent. En France, ce dernier est de **74 fonctionnaires pour 1000 habitants** (DGAFP - 2023).

Dans le SPPC (Service public des examens du Permis de conduire), ce taux s'élève à seulement **0,022 IPCSR et DPCSR pour 1000 habitants**.

Même ramené à la tranche d'âge des citoyens qui en ont le plus besoin, il ne représente que **0,220 IPCSR et DPCSR pour 1000 jeunes de 17 à 24 ans**. On pourrait y ajouter les quelques dizaines d'agents de centrale qui assurent la gestion de la filière et de ses missions, sans que ce taux ne grimpe significativement.

Les économies réalisables dans ce secteur sont donc dérisoires, et se feraient au détriment de la sécurité routière et de la qualité du service rendu. Notre statut de fonctionnaire est en effet protecteur pour l'utilisateur. Les fraudes massives qui sévissent dans les Organismes Agréés en charge de l'examen théorique (OA), le démontrent.

On trouve sur le web, pour citer cet exemple ahurissant, une vidéo filmée en caméra cachée qui montre une personne non-voyante qui passe, et obtient, le code de la route !

En réalité, tout est aujourd'hui possible en matière de fraude à l'ETG : absences de contrôle d'identité pour l'examen, indulgences sur la conformité des pièces d'identité, défauts de surveillance des candidats, aide de l'examineur pour répondre aux questions, usurpations d'identité, escroqueries en bandes organisées, réseaux mafieux où l'OA sert à blanchir des activités illégales. Les malfaiteurs se sont engouffrés dans cette brèche lucrative et font feu de tout bois. Leur principal outil est d'une efficacité redoutable : les réseaux sociaux.

Les fraudes avérées se comptent en dizaine de milliers, et ce chiffre, déjà considérable, n'est que la partie émergée de l'iceberg.

Au-delà de la rupture produite par la fraude au sein de la filière, et de ses impacts inévitables sur la sécurité routière, les coûts sociétaux sont d'ores et déjà abyssaux, ne serait-ce (mais pas uniquement, loin de là) que par la mobilisation irraisonnée et de surcroît quasi-inefficace de centaines de fonctionnaires sur ces dossiers.

Quoi qu'il en soit, pour moins cher et bien plus efficace, il est possible de liquider rapidement ces dérives frauduleuses, en ramenant dans le giron public l'examen du code de la route.

Cette externalisation aura au moins démontré que les enjeux en matière de sécurité routière, d'insertions professionnelle et sociale et de mobilité **font de l'examen du permis de conduire une mission régalienne, qui doit être assurée par des fonctionnaires d'État**.

5. UN « PASS EMPLOI & MOBILITÉ »

La France a fait le choix de confier à des entreprises privées (EECSR) l'apprentissage de la conduite, qui aurait pu (ou dû) être intégré au cursus scolaire, notamment pour assurer une parfaite égalité de traitement des citoyens en matière de mobilité. Avec une formation payante -et un modèle économique des EECSR possiblement dépassé par les évolutions récentes- certains jeunes citoyens rencontrent des difficultés financières qui les empêchent d'atteindre le niveau requis pour être reçu à l'examen, et ensuite se déplacer en sécurité.

Bien que la formation soit ce qui coûte le moins cher dans la vie d'un conducteur, force est de constater que des aides sont indispensables pour certaines franges de la population.

Cette assertion est confortée par plusieurs rapports, dont celui du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse (FEJ) de 2012, qui montrent que le financement a de nombreux effets positifs. L'augmentation considérable du taux de détention du permis de conduire après un an et deux ans (progressions respectives de 85% et de 50%) a notamment été observée (cf. tableau *infra*).

Le point faible à cette époque était l'impact sur l'insertion professionnelle, pour laquelle le rapport préconisait de simplifier l'examen du permis de conduire, ce qui a été fait depuis.

Progression des jeunes dans le déroulement du permis de conduire

A. Effets à un an

	Groupe test	Groupe témoin	Différence
A obtenu le Code	53 %	34,2 %	18,8**
A obtenu le Permis	25,2 %	13,6 %	11,6**
Dispose d'une voiture	16,3 %	9,9 %	6,4**

B. Effets à deux ans

	Groupe test	Groupe témoin	Différence
A obtenu le Code	66 %	47,2 %	18,8**
A obtenu le Permis	44,8 %	29,8 %	15**
Dispose d'une voiture	34,5 %	21,6 %	12,95**

Source : « 10 000 permis pour réussir », Enquêtes auprès des jeunes

Lecture : 12 mois après leur entrée dans le dispositif, 53 % des jeunes bénéficiaires de l'aide avaient obtenu leur code, contre 34,2 % pour les non bénéficiaires. La différence est de 18,8 points de pourcentages et est significative au seuil de 1 % compte tenu de la valeur du T de Student.

*: significatif au seuil de 10 %

** : significatif au seuil de 5 %

Apporter une réponse bien calibrée et bien ciblée :

Diverses aides sont proposées par différents acteurs (liste non exhaustive) :

- Permis à 1€ / jour (jeunes)
- Aides France Travail (demandeurs d'emploi)
- Aides Missions Locales (jeunes)
- Aides aux apprentis et lycéens du cursus pro. (500€ sans conditions de ressources)
- Compte Personnel de Formation (projet professionnel)
- Aides aux personnes handicapées et aux réservistes de la Garde nationale
- Aides des collectivités territoriales : 12 dispositifs régionaux ; 35 départementaux et plus d'une centaine communaux ou intercommunaux.

Il est cependant impossible, à date, de connaître le budget total de ces aides, ni combien de citoyens en bénéficient, ni à quelle hauteur, ni s'ils parviennent jusqu'à l'obtention du permis.

Ce déficit d'informations empêche l'utilisation rationnelle de cet argent public. Le recensement des dispositifs existants s'impose donc afin, *in fine*, d'optimiser leur utilisation. Exemple : le "permis à 1 €/jour" est inefficace pour les populations qui ont le plus besoin d'être soutenues (caution obligatoire).

Dans son rapport évoqué plus haut, la Cour des Comptes fait le même constat, et recommande de « *refondre le système des aides financières à la mobilité de [France Travail], d'assurer un suivi statistique consolidé des personnes en recherche d'emploi ayant bénéficié d'aides à la mobilité, et d'apprécier l'impact social de ces aides* » (recommandations 4, 8 et 9).

Fort de ces constats, le SNICA-FO propose la création d'un « pass emploi & mobilité » géré par France Travail et les Missions Locales, qui soit attribué au plus grand nombre possible de citoyens (ce dernier dépendra des conclusions du recensement de l'existant), pour un montant de 1500€ minimum (coût moyen de la formation estimé à 1800€ - source rapport parlementaire Dumas 2019).

Ce « pass emploi & mobilité » pourrait être corrélé, au « passeport conduite, civisme et citoyenneté » proposé *infra*, voire ne faire qu'un.

Un « Passeport Conduite Civisme et Citoyenneté » (P3C) :

Construit sur le modèle du passeport de compétences écocitoyen, et comme un support d'auto-évaluation, il permettrait d'engager concrètement les jeunes dans leur parcours de formation à la conduite et à la sécurité routière dès le plus jeune âge.

Il pourrait être l'un des éléments de l'auto-évaluation prônée par les experts européens en sécurité routière (cf. page 3), et retracer l'historique du continuum éducatif de l'élève, afin de le valoriser et de reconnaître au fil du temps les compétences acquises.

Les phases successives consignées/validées dans ce « P3C » pourraient constituer des bonus permettant d'accéder à différentes aides financières, de différents niveaux.

Ces bonus pourraient aussi permettre, pour exemples :

- de ne pas être considéré comme jeune conducteur par les compagnies d'assurance une fois le permis de conduire obtenu ;
- de bénéficier d'un crédit de points différencié dans le cadre de l'acquisition des 12 points du permis ;
- de devenir référent en sécurité routière au sein de son établissement scolaire ;
- d'animer des ateliers conduite et sécurité routière lors du Service National Universel (SNU) ou à l'occasion d'un service civique.

Les assureurs, les banques, les sociétés d'autoroute, les opérateurs de téléphonie mobile, ainsi que des entreprises dont la principale cible est la jeunesse, devraient être associées au projet afin d'en devenir des partenaires.

6. CONDUITE, CIVISME ET CITOYENNETÉ

Dans son discours de politique générale du 30 janvier 2024, le 1^{er} ministre a rappelé l'importance de l'autorité et du civisme.

Gabriel Attal a notamment annoncé la généralisation du SNU à la rentrée 2026, et le doublement du volume horaire d'enseignement de l'instruction civique et morale.

⇒ Apprendre à conduire est un formidable vecteur d'instruction civique. Cette discipline enseigne en effet à la fois le respect de l'autre et le respect de la règle, au bénéfice de tous, sécurité et fluidité routières comprises.

L'ensemble des besoins évoqués dans cette contribution pourrait parfaitement s'inscrire dans les programmes du SNU et du Service civique :

- Etendre au cursus « apprentissage de la conduite et permis de conduire » l'accompagnement personnalisé prévu dans le cadre du SNU. Cette extension comprendrait : un bilan du parcours et des priorités du moment, ainsi que la présentation des différentes formations (traditionnelle, AAC, supervisée), des critères permettant de bien choisir son auto-école, des solutions de financement de la formation, des techniques de recherches d'emploi, des solutions mobilité, notamment.
- Effectuer des missions d'intérêt général au sein d'associations de sécurité routière, d'auto-écoles sociales, d'Administrations en charge de la sécurité routière (par exemple : Préfectures et observatoires départementaux de statistiques, service communication de la DSR, etc.), de centres de rééducation fonctionnelle (accidentés de la route) ;
- Participer aux actions de prévention menées par les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR).
- Assister à des examens du permis de conduire ;
- Participer à des sessions de présentation des épreuves du permis de conduire, animées par les IPCSR et DPCSR, notamment pour démystifier cet examen ;
- Concevoir des modules de formation dans le cadre des « classes et lycées engagés » du SNU, qui seraient ensuite utilisés dans le cadre de la phase de cohésion (sécurité routière, code de la route...) ; et permettre à ceux qui ont déjà le permis de partager leur expérience de conduite avec leurs camarades ;
- Créer des partenariats avec les EECSR (PPP) pour dispenser des cours d'initiation à la conduite ;
- Intégrer la sécurité routière au volet « résilience et prévention du risque » du SNU ;

Nos propositions relatives au SNU pourraient être expérimentées en 2024/2025, puis ajustées en 2025/2026, pour entrer en vigueur lors du lancement du SNU obligatoire en 2026.

CONCLUSION

Nous avons vu au fil de cette contribution, que les jeunes, en particulier ceux en recherche d'emploi, ont essentiellement besoin d'un accompagnement performant (recherche d'emploi et cursus permis de conduire), d'une prise en charge de leur formation à la conduite (tout ou partie), d'EECSR aux pratiques contrôlées par l'État (IPCSR et DPCSR), et de délais d'obtention du permis de conduire réduits, donc de taux de réussite à l'examen améliorés.

Pour ce faire, nous proposons (rappel non exhaustif) :

- La création d'un « Pass Emploi & Mobilité », qui non seulement remettrait de l'ordre dans la jungle des aides existantes, mais qui surtout, à coût constant, s'avèrerait beaucoup plus efficace, notamment par la simplicité de sa mobilisation, et démontrerait une réelle volonté politique de régler le problème du financement de la formation à la conduite.
- La mise en œuvre d'un « P3C », Passeport Conduite Civisme et Citoyenneté, qui retracerait le continuum éducatif de chaque jeune en la matière. En stimulant l'implication, il donnerait accès à des avantages successifs dans son parcours : financement, aménagements favorables du permis probatoire, etc. Ce dispositif aura nécessairement un effet positif sur la réussite au permis de conduire.
- L'intégration pleine et entière du cursus permis de conduire dans le SNU. Il s'agit d'aller bien plus loin que la simple proposition de l'ETG, via des bilans individualisés, des interventions ciblées sur les problématiques de financement, sur les alternatives de mobilité, sur la sécurité routière au sens large. C'est là une occasion unique d'articuler une amélioration des droits individuels et un investissement dans la responsabilité citoyenne.
- L'organisation d'un réel suivi des EECSR, et plus particulièrement sur l'intégration de l'auto-évaluation de leurs élèves et sur la prise en compte de la gestion des stéréotypes de genre. Ce suivi s'inscrirait dans une philosophie d'accompagnement qui ferait levier sur la réussite de leurs élèves.
- Le déploiement d'un TPR (Test de Perception des Risques), dont la validation serait le ticket d'entrée à l'épreuve pratique du permis de conduire. Ce filtre éliminerait les candidatures les plus fantaisistes à l'examen, améliorant ainsi la réussite.

- L'Épreuve Théorique Générale passée et obtenue en fin de collège ou en lycée s'inscrit à la fois dans une progression de chaque jeune vers son accès à la mobilité, mais limite aussi les difficultés ultérieures, sur le financement, sur l'apprentissage. *In fine*, ce sont des économies, et donc du temps gagné, sur sa formation pratique en EECSR.
- Le renforcement de l'attractivité des cursus d'apprentissage AAC (Apprentissage Anticipé de la Conduite) et CS (Conduite Supervisée). L'acquisition d'expérience de conduite est la source principale de la réussite à l'examen. Tout doit être mis en œuvre pour la favoriser, *a fortiori* lorsque cette acquisition est quasi-gratuite pour le jeune.
- La suppression de l'obligation des 20 heures de formation. Cette obligation est un obstacle à la progression objective de chaque jeune, créant un malentendu incompatible avec des critères pédagogiques.
- La mise en chantier d'une réflexion sur l'attractivité du métier d'enseignant de la conduite. Il faudrait aboutir à une revalorisation, selon de multiples critères, afin de faire reculer la pénurie constatée aujourd'hui.

Le SNICA-FO vous remercie d'avoir été attentifs à ses propositions, issues de constats objectifs reconnus dans toute la filière de l'éducation routière et du permis de conduire.

Historiquement, nous sommes coutumiers de ce type de contribution et au-delà de la simple prise de connaissance de nos idées, bâties sur l'intérêt général, nous espérons que celles-ci auront retenu toute votre attention.

Sur cette base, nous sommes prêts à pousser plus loin nos propositions, en les affinant en tant que de besoin pour les rendre plus précises et concrètes.

À cet égard, nous vous rappelons notre courriel électronique : snica.fo@gmail.com , pour poursuivre nos échanges le cas échéant.

ANNEXE

SIGLES (ORDRE ALPHABÉTIQUE)

AAC : Apprentissage anticipé de la conduite.

ASSR : Attestation scolaire de sécurité routière.

CS : Conduite supervisée.

CSA : Contrôle Sanction Automatisé.

DGAFP : Direction générale de l'administration et de la fonction publique.

DPCSR : Délégués au permis de conduire et à la sécurité routière (encadrement des IPCSR).

DSR : Délégation à la sécurité routière.

EECSR : Établissement d'enseignement de la conduite et la sécurité routière.

ETG : Épreuve théorique générale (code de la route).

EXAMEN B : Catégorie voiture.

IDSR : Intervenants départementaux de sécurité routière.

IPCSR : Inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

LOM : Loi d'orientation des mobilités.

MIOM : Ministère de l'intérieur et des outre-mer.

OA : Organismes agréés en charge de l'ETG.

ONISR : Observatoire national de sécurité routière.

RDV-P : Rendez-vous permis (plateforme de gestion des places d'examen).

SNICA-FO : Syndicat National des Inspecteurs, Cadres et Administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière - Force Ouvrière.

SNU : Service national universel.

SPPC : Service public des examens du permis de conduire

