



Paris, le 17 juillet 2025

Audience au cabinet du ministre délégué auprès du Ministre de l'Intérieur

Le 16 juillet 2025

Présents

Cabinet du ministre :

- Philippe BAILBÉ, Directeur de cabinet de François-Noël BUFFET (Ministre délégué auprès du Ministre de l'Intérieur)
- Louis de CACQUERAY, Conseiller en charge de la sécurité dans les transports, de la sécurité privée, des industries de sécurité et de la sécurité routière.

Pour le SANEER & SR :

- Martine FOLTZER, SGA
- Maxime BOURGEOIS, SN

D.S.R. :

- Florence GUILLAUME, DISR
- Catherine BACHELIER, Sous-directrice ERPC

Monsieur Philippe BAILBÉ, Directeur de cabinet de François-Noël BUFFET et Directeur de cabinet adjoint de Bruno RETAILLEAU, a reçu le SANEER & SR en audience le 16 juillet 2025 après avoir reçu les organisations patronales (OP) des EECA le matin même au sujet des délais d'attente des candidats au permis de conduire.

Pour le Directeur de cabinet, le fond du problème est l'augmentation continue depuis les 4 dernières années du délai médian d'attente au permis de conduire. Il y a, à ce jour, environ 80 jours d'attente entre un premier passage infructueux et un second passage d'examen avec des variations entre départements.

Un autre paramètre, le seuil formateur, donne des disparités et des éléments de fortes tensions, ce sont des marqueurs d'alerte. Les acteurs que sont les auto-écoles mais également des parlementaires disent que la situation est extrêmement préoccupante.

M. BAILBÉ a retenu plusieurs causes à l'augmentation du délai d'attente :

- effet de traîne du COVID (rétention – libération) ;
- effet du permis à 17 ans (une classe d'âge supplémentaire plus importante) ;
- causes conjoncturelles (IPCSR blessé, malade...) ;
- part de responsabilité qui incombe à la société (plus violente, moins tolérante dans ses frustrations, plus exigeante → les auto-écoles ont plus de difficulté à exercer une forme d'autorité dans l'appréciation du niveau des candidats).

Le Directeur de cabinet répète ce qu'il a dit aux organisations patronales, nous sommes dans une chaîne de coproduction d'un service public qui prend une personne sans permis de conduire et qui au terme de toute cette chaîne où chacun a sa part à produire, sera au final un citoyen qui a le droit de conduire sur la chaussée, ce qui est un droit important. Dans tout ce cheminement, le Directeur ne considérera jamais, ni ne suggérera au ministre, qu'il y a une cause unique au

problème.

Nous sommes face à un problème complexe avec de nombreux sujets et acteurs. Après avoir entendu les organisations patronales et leurs propositions, le Directeur a souhaité entendre les organisations syndicales représentatives des IPCSR et DPCSR car la situation appelle des mesures rapides ainsi que des mesures de remédiation plus longues. Il souhaite avoir notre lecture de la situation, notre analyse et nos propositions pouvant la faire progresser.

Le constat est partagé par le SANEER & SR qui annonce qu'une ligne rouge est posée et ne doit pas être franchie : la signature d'une autorisation de circuler par les auto-écoles et la privatisation des examens du permis de conduire.

Le Directeur de cabinet est d'accord avec ces propos du SANEER & SR.

Concernant la perte d'autorité des enseignants sur leur élèves le SANEER&SR indique que cet état de fait est également lié à l'obligation de faire figurer la présentation à l'examen dans le contrat de formation.

En effet, la concurrence entre les établissements d'enseignement pousse de nombreuses structures à indiquer sur lesdits contrats, le minimum légal de 20h de leçons en lieu et place du volume de formation défini lors de l'évaluation préalable.

De fait, lorsque l'élève a réalisé sa part du contrat, il est en droit d'exiger sa présentation à l'examen puisqu'il a « rempli » sa part du contrat. Il peut donc être loin du niveau requis pour l'examen.

Le Directeur de cabinet intervient et interroge quant au volume de formation. Doit-il être négocié au contrat ? De plus, il demande notre avis concernant la demande des OP sur le rehaussement du volume minimal de formation à 28h au lieu de 20h.

Le SANEER & SR indique que cette augmentation ne semble pas judicieuse car elle imposerait à certains profils qui arrivent en auto-école avec une maîtrise mécanique liée à une expérience professionnelle ou personnelle, un surplus de formation et donc de coût peu justifiable.

Le SANEER & SR propose plutôt de retirer au contrat l'obligation de présentation à l'examen à l'issue de la formation du contrat unique.

M. BAILBÉ semble intéressé et propose de laisser au formateur l'appréciation de l'aptitude ou non de l'élève-conducteur lors d'une évaluation de ses acquis.

Le SANEER & SR propose, afin de s'assurer que les candidats se présentant à l'examen du permis aient validé l'ensemble des compétences requises, de relier le livret de formation du candidat à l'application RdvPermis. Il serait donc obligatoire d'avoir acquis l'ensemble des compétences du livret d'apprentissage pour pouvoir réserver une place d'examen.

Une application informatique pourrait être développée et permettrait la création d'une attestation de fin de formation comme en conduite accompagnée qui validerait l'inscription et le passage à l'examen.

Cette proposition retient l'intérêt du Directeur de cabinet qui juge qu'il est en effet nécessaire que l'on ne puisse pas s'inscrire à l'examen sans justifier d'un niveau suffisant.

Nous proposons également afin de réduire le délai médian que les examens supplémentaires soient réservés aux redoublants (B2 et +).

Madame BACHELIER rappelle que l'application RdvPermis a été construite avec l'objectif de remettre le candidat au centre de sa formation au permis de conduire et non pour proposer les places en fonction du rang de présentation.

Le SANEER & SR rappelle que le directeur de cabinet a indiqué dans sa présentation que le délai médian était un indicateur d'alerte. De plus, cet indicateur est utilisé pour évaluer l'efficacité de la politique publique des examens du permis de conduire.

Il est donc nécessaire de faire baisser ce délai et sanctuariser les examens supplémentaires pour les redoublants permettrait cet effet.

Cette proposition trouve un écho auprès de Monsieur BAILBÉ qui indique néanmoins avec l'appui

de Madame GUILLAUME que le délai médian n'est pas un indicateur d'évaluation de la politique mais un indicateur du niveau de tension sur les examens.

Le Directeur de cabinet amène le sujet de l'examen moto dont la partie HC pourrait être confiée à un jury professionnel ou autre à l'instar de ce qui se fait en titre professionnel (TP) et l'épreuve en circulation serait toujours réalisée par un IPCSR. Proposition identique pour les examens HC du groupe lourd, hors TP.

Pour le SANEER & SR, il n'en est pas question au regard des nombreuses dérives constatées dans le cadre des titres professionnels de CTRMP, CTRMTV, CTCR. En effet, alors que les membres du jury sont censés être défrayés, de très nombreux cas montrent qu'ils sont rémunérés avec parfois des montants approchant 1 500 € la journée et que leur impartialité est de fait soumise à questionnement. Le constat montre que de nombreux candidats prouvent lors de l'épreuve en circulation que les notions de base, pourtant validée hors circulation, ne sont pas maîtrisées voire connues.

Le niveau de l'épreuve en circulation a donc beaucoup baissé.

Concernant l'épreuve moto, la partie hors circulation est garante d'une maîtrise mécanique de base qui garantit la sécurité en circulation. Si elle venait à être déléguée aux auto-écoles, un fort risque de validation de complaisance existerait et le niveau des futurs motards seraient donc en baisse, ce qui irait à l'encontre de la réforme voulue par Monsieur Emmanuel BARBE.

De plus, lors de l'examen en circulation moto, l'IPCSR n'a aucun moyen d'intervenir pour assurer physiquement la sécurité si le candidat ne maîtrise pas les commandes...

M. BAILBÉ suggère de réduire la durée d'examen B sur la base d'une dérogation. Idem pour la circulation moto. Il met en avant sa propre expérience du permis A2 passé en 2021 et le constat fait sur la différence de niveau entre les candidats ayant déjà le permis B et les primo-permis motocyclettes.

Pour le SANEER & SR, ce n'est pas l'objectif initial de la réforme du permis moto. Nous rappelons que l'idée initiale du DISR de l'époque (Emmanuel BARBE) était que l'examen circulation moto soit porté à une heure.

Nous rappelons également que la durée du temps de conduite de 25 mn est une exigence de la Directive européenne et qu'y surseoir mettrait la France en non-conformité.

Le Directeur de cabinet s'interroge quant à faire revenir pour des examens supplémentaires des IPCSR en détachement ou en PNA voire sur des postes SR et des retraités. La Sous-directrice ERPC propose de voir avec la DRH afin de les contacter.

Le SANEER & SR met en avant la Directive européenne qui exige qu'au-delà de deux ans sans avoir réalisé d'examens, un IPCSR doit suivre une formation.

Le Directeur cherche des solutions rapides à mettre en œuvre car il y a urgence et demande à notre organisation quelles pourraient être les solutions à mettre en œuvre immédiatement.

Le SANEER & SR propose une incitation financière à l'instar de celle qui avait été mise en place à l'issue de la période covid avec un CIA spécifique dit « bonus » en fonction du nombre d'examens supplémentaires réalisés.

Concernant les IPCSR qui vont arriver sur le terrain d'ici mi-septembre, la DSR propose de réduire la période durant laquelle ils auront des journées aménagées à un mois au lieu de trois.

Cette mesure nous laisse quelque peu dubitatifs et ne doit pas mettre en danger la qualité de la formation et l'acquisition des compétences des IPCSR stagiaires. Par contre, le SANEER & SR propose de permettre aux IPCSR stagiaires d'effectuer des examens supplémentaires sur la base du volontariat et rappelle sa demande pour les agents en temps partiel.

À la question du SANEER & SR pour savoir si les OP ont fait d'autres propositions, le Directeur répond « supprimer la faute éliminatoire », la boîte automatique pour tout le monde...

La DISR et la Sous-directrice annoncent que des travaux sont en cours quant à la faute éliminatoire au regard de candidats qui auraient un très bon résultat au nombre de points obtenus.

La question est de savoir quelle est la note à partir de laquelle on considère que le candidat est « bon ».

Le SANEER & SR rappelle l'équité de traitement entre les candidats qui doit prévaloir, pourquoi certains seraient ajournés sur une faute éliminatoire et d'autres non.

Nous rappelons également que dans la très grande majorité des cas, l'erreur éliminatoire est constituée par une atteinte grave à la sécurité et qu'il n'est donc pas possible de délivrer un permis dans ce cas.

De plus, nous rappelons que les IPCSR sont des experts et qu'à ce titre, ils sont déjà en mesure, conformément à la procédure, de remettre un candidat en situation et dans le cas d'un candidat ayant un très bon niveau de ne pas tenir compte d'une erreur précédente.

Au final, cette suppression de l'erreur éliminatoire concernerait moins de 5 % des cas et créerait un grave précédent et un risque d'augmentation des agressions pour les IPCSR.

La DISR, confirme ce chiffre de 5%.

Le SANEER & SR revient sur la proposition formulée dans notre communiqué de presse à savoir le contrôle de la qualité de la formation, point sur lequel les OP des EECA rejoignent notre position.

Nous proposons également que le taux de réussite d'un établissement d'enseignement puisse être pris en compte dans le renouvellement d'un agrément.

Ces propositions trouvent un écho favorable de la part de nos interlocuteurs.

L'heure de l'audience de nos homologues étant arrivée le Directeur de cabinet se voit contraint de mettre un terme à cet entretien, nous remercie pour nos propositions réalistes et argumentées.

Il nous informe qu'un retour nous sera fait la semaine prochaine.

La solution devra être équilibrée avec comme ligne cardinale l'objectif de la sécurité malgré la situation d'embouteillage qu'il faut lever de manière à rendre le système acceptable avec des mesures exceptionnelles à financer voire des mesures dérogatoires.

Rédacteurs :

- Martine FOLTZER,
- Maxime BOURGEOIS.



SANEER & SR
DDT de la Marne
40 Boulevard Anatole France
CS 60554
51037 CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE
Cedex

