



Paris, le 16 janvier 2026

Groupe de travail - Perception des risques

Le 12 janvier 2026

Présents

Pour l'administration :

D.S.R. :

- Tristan RIQUELME, Adjoint à la Sous-directrice ERPC
- Damien LAPLACE, Chef du BFER
- Sophie NOLLET, Adjointe au chef BFER
- Pierre BAHAIN, Adjoint au Chef du BRPCE
- Richard HUA, BQM
- Amandine ROPION, BRPCE

Pour le SANEER :

- Christophe NAUWELAERS, SG
- Cindy DALLEMAGNE, SN

Snica-fo

Organisations Patronales des EECA et AE en ligne

L'introduction de cette première séance du groupe de travail a été assurée par M. RIQUELME qui excuse la DISR et son adjointe, en rendez-vous auprès du ministre.

Ce Groupe de travail (GT) est dans la continuité du GT relatif à l'erreur éliminatoire. Il s'inscrit dans deux logiques : améliorer la réussite à l'examen pratique et une logique de sécurité routière au vu de la forte accidentalité chez les jeunes.

M. RIQUELME souligne que l'examen est inégalitaire car il y a une sur-représentation des femmes en échec.

Ce type de test est mis en œuvre dans plusieurs pays européens.

La sous-direction ERPC attend les contributions écrites sur le sujet perception des risques et rappelle le Comité ministériel de suivi de 15 départements pour examiner les problématiques de production d'examens.

Ce test est présenté par M. LAPLACE (diaporama) :

Constat :

- Le sur-risque d'accident des jeunes conducteurs : évolution de + 1,6 % de tués entre 2019 et 2024 contre - 0,3 % chez les autres conducteurs ;
- S'assurer que tous les candidats aient toutes les compétences, sélection plus neutre et plus objective des candidats avant le passage de l'examen pratique du permis de conduire ;
- La Directive européenne 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire permet la mise en place d'un 3^e examen, pas de sujet d'ordre juridique, on pourrait alors scinder l'épreuve théorique en 2 : ETG + épreuve théorique de perception des risques.

Le SANEER & SR et la DSR n'ont pas la même lecture de cette directive.

Notions :

- Détecter, évaluer et réagir dans les situations dangereuses sur la route, risque défini comme externe qui oblige à être particulièrement vigilant ;
- Aspect mesurable de la compétence de conduite qui explique le risque d'accident notamment chez les jeunes conducteurs : de par la surcharge mentale à la tâche de conduite et une gestion du champ de vision moins efficace.

Pays pris en exemple : Royaume-Uni, test en place depuis 2002, Belgique depuis 2018.

En Belgique, divers dangers sont à identifier dans 5 vidéos, le candidat peut cliquer 10 fois, un film peut contenir différents risques, chaque danger identifié vaut 1 point.

Au Royaume-Uni : 14 extraits vidéos avec à minima un danger en développement, il est évalué la rapidité de la perception du risque, pas uniquement le danger, des points s'accumulent. Ce test est une composante de l'ETG, sa réussite est valable 2 ans, faute de quoi l'ETG sera à repasser dans son intégralité avant de pouvoir passer l'examen pratique.

Actuellement en France, certaines questions à l'ETG comportent des zones à analyser.
Est-ce suffisant ?

Le représentant MOBILIANS-ER interroge M. LAPLACE sur l'efficacité statistique de ces tests.
M. LAPLACE n'a pas de chiffres à présenter.

Après visualisation de l'exemple belge, M. LAPLACE rappelle que dans le Code de la route, les examens sont évoqués à l'article D221-3 et l'arrêté du 20 avril 2012, et ne prévoient que deux épreuves, une théorique et une pratique.

Avantages du test de perception selon la DSR :

- Permettre de mieux sensibiliser les candidats aux risques avant l'examen pratique ;
- Garantir une meilleure transition entre théorie et pratique, et diminuer le facteur d'erreur éliminatoire.

Freins :

- Complexification du parcours des élèves ;
- Surcoût lié à la formation et à l'examen pour les candidats.

Le SANEER & SR regrette que le test au Royaume-Uni ne soit pas présenté en vidéo, d'autant plus qu'il démontre la recherche de rapidité à la réaction.

Toutefois, prendre l'Angleterre en exemple alors que ce pays est sorti de l'UE et n'aura pas à transposer la Directive européenne en 2029, n'a pas de sens.

En réponse, la DSR admet que les Belges cherchent uniquement à identifier le danger et que le test anglais est plus prédictif.

M. RIQUELME assure que ce projet de test de perception des risques n'est en aucun cas finalisé. Il est seulement au stade de la réflexion, le but étant de travailler avec toutes les organisations sur ce sujet et réfléchir peut-être à un mélange des 2 exemples (belge et anglais) pour aboutir ou non à un test français.

Le représentant du Snica prend la parole en affirmant que cela fait 4 ans que son organisation met en avant et travaille cette idée « de filtre » avant l'épreuve pratique, ce test doit être effectué par le service public et être gratuit. Il est inenvisageable de confier cette mission aux OA, ou au privé, pour ne pas créer un nouveau marché de fraudes.

Le représentant de MOBILIANS interroge, ce type de test améliorera-t-il la sécurité routière ? Il est surpris que soit proposée la mise en place de tests avant la formation à cette perception des risques. Lors de la commission Education Routière du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), le sujet de la formation a été abordé : quelle formation mettre en place, à quel moment, avant ou après le passage de permis ?

Il insiste à nouveau sur leur revendication de 28 h obligatoires pour y intégrer de la théorie sur « comment se crée un accident », la notion de risque/danger.

Pour M. BESSONE, un accident se construit et se déconstruit, c'est par des cours théoriques obligatoires que l'on améliorerait l'analyse. Il insiste sur le caractère urgent de cette obligation suite à l'augmentation de l'accidentologie. La majorité de ses homologues approuve ces propos.

M. RIQUELME synthétise alors la réaction de chacun : les OP veulent d'abord une formation théorique obligatoire, mais ont des interrogations sur le test en lui-même.

Le représentant de MOBILIANS insiste sur le fait que mettre en place ce test n'arrangerait pas les problèmes de places d'examen si les IPCSR se voient confier cette mission **(contrairement à la demande du Snica-fo). MOBILIANS se prononce contre ce test.**

M. RIQUELME argumente en apportant un point de précision : ce sujet est examiné au CNSR ainsi que dans le rapport BARBE, ancien DISR.

Le représentant ECF intervient à son tour et explique avoir proposé un test d'évaluation final au même titre que l'évaluation de départ pour évaluer l'acquisition des compétences des candidats, un test semblable à l'attestation de fin de formation initiale (AFFI) qui permettrait d'améliorer les taux de réussite. Il insiste, l'important pour cela c'est la formation. Pour sa part les IPCSR sanctionnent le manque de formation des candidats.

Un troisième examen alourdirait le process.

Le représentant de l'UNIC estime qu'évaluer la perception du risque est un marqueur fort d'une compétence mais ne se mesure pas à partir d'un test car les compétences se mesurent en situation pratique.

Il faut travailler sur la perception durant la formation.

Le test ne remplacera pas le travail de l'IPCSR ni de l'enseignant.

Pour le SANEER & SR, c'est une immense satisfaction d'entendre les propos des OP pourtant en intersyndicale avec le Snica En fait, seul le Snica est pour un test de perception des risques. Il est à noter un parfait désaccord sur ce sujet.

Les élèves conducteurs, les futurs candidats au permis de conduire doivent être formés, c'est une évidence !

La perception des risques est déjà testée lors de l'ETG puisqu'à ce jour, énormément de notions de réglementation ont été enlevées pour intégrer du comportemental et des situations à risque, entre autres avec le recours à la vidéo.

Le SANEER & SR met en avant le frein financier d'un tel test et l'engagement du ministre de ne pas augmenter le coût du permis de conduire.

Le SANEER & SR rappelle la Directive européenne de 2025 qui doit être transposée en droit français en 2029. Cette dernière ne prévoit pas plus de deux épreuves à l'examen, l'une théorique et l'autre pratique.

Le SANEER & SR a fait lecture des points prévoyant l'évaluation des risques lors de l'épreuve pratique :

ANNEXE II

EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE ET LES CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIÉS À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Partie I

EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour s'assurer que les demandeurs de permis de conduire possèdent effectivement les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur.

L'examen institué à cet effet doit comporter :

- a) **une épreuve théorique ;**
- b) après avoir réussi l'épreuve théorique, **une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.**

Le SANEER & SR souligne que seules 2 épreuves sont prévues et non 3 sinon la France effectuerait une sur-transposition de la DE.

Partie II

CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIÉS À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Les conducteurs de tout véhicule à moteur ont à tout moment les connaissances, les aptitudes et les comportements

décrits dans la partie I, points 1 à 9, afin de pouvoir :

- a) discerner et **anticiper les dangers et les risques liés à la circulation et en évaluer la gravité;**
- b) maîtriser suffisamment leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et de réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent ;
- c) observer la réglementation relative à la circulation routière, notamment **les règles qui ont pour objet de prévenir les accidents** de la route et d'assurer la fluidité de la circulation ;
- d) déceler les défauts techniques les plus importants de leur véhicule, notamment ceux qui mettent en cause la sécurité et y faire remédier de façon adéquate ;
- e) tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, utilisation de dispositifs électroniques, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite ;
- f) contribuer à la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier les usagers vulnérables de la route, par une attitude respectueuse à l'égard d'autrui ;
- g) avoir une **connaissance suffisante des facteurs de risque liés aux cyclistes, aux piétons et aux usagers de la micromobilité ;**
- h) avoir une connaissance suffisante de la sécurité liée à l'utilisation de véhicules à carburant de substitution ;
- i) avoir une connaissance suffisante de l'utilisation des systèmes avancés d'aide à la conduite et des systèmes de conduite automatisée.

Au regard des objectifs recherchés, meilleure préparation des candidats, baisse des présentations prématurées, le SANEER & SR est contre la création d'un test obligatoire supplémentaire conditionnant l'accès à l'épreuve pratique.

De plus, le SANEER & SR refuse qu'un tel test soit sous la responsabilité des EECA qui eux-même ont formé leurs apprenants, et est contre le fait que ce test permette de pouvoir s'inscrire à l'examen pratique.

Pour le SANEER & SR, en post-permis, un test de perception des risques, pourquoi pas, mais à intégrer dans les formations dans le cadre du permis à points, formation obligatoire pour les infractionnistes, donc en dehors du cadre de l'examen du permis de conduire.

Le représentant de En voiture Simone se dit atterré par la position du SANEER & SR et des OP des EECA :

Pour les auto-écoles traditionnelles, plus que dans celles en ligne, ce serait un filtre pour argumenter auprès des élèves le fait qu'ils ne soient pas prêts à passer l'examen.

Il est étonné que les autres représentants professionnels demandent une formation. Selon lui, il faut des places d'examen et par conséquent « filtrer » ceux qui ont un faible niveau.

Le représentant de En voiture Simone est pour le test de perception des risques et rejoint la position du Snica.

Pour la représentante de l'UNIC, ce test est un frein, notamment par le surcoût : augmenter la formation en augmentera le coût !

Un test, mais à quel moment ? Si les candidats bachotent, ça reste inutile.

Elle s'interroge d'un réel impact sur la mortalité ?

Elle propose de travailler sur la formation, avoir une ETG de 50 ou 60 questions en incluant la perception des risques. Il nous faut un vrai examen du code de la route !!!

Et lors de l'épreuve pratique, les IPCSR continueront d'évaluer la perception des risques. Elle propose aussi de revoir la grille d'évaluation.

Le SANEER & SR est formellement opposé à un test qui servirait de filtre pour avoir accès au service public alors même que le service public est payé par l'impôt des français.

Les OP des EECA confirment une nouvelle fois les propos du SANEER & SR et insistent sur le fait que la formation en elle-même DOIT être améliorée afin de former des conducteurs sûrs et non pas des élèves pour un examen uniquement.

Elles demandent à la DSR de valider le caractère obligatoire des cours théoriques, et proposent de prévoir une AFFI en formation traditionnelle afin de « laisser la main » à l'enseignant pour présenter un candidat au permis.

Les OP des EECA demandent des données chiffrées concernant l'impact des tests sur la sécurité routière dans les autres pays.

Pour le SANEER & SR, affirmer qu'un test permettrait de dissuader l'élève, candidat pour se présenter au permis est mensonger puisque les « permis blancs » sont déjà réalisés en fin de formation par les EECA. De plus, lorsque les modalités du contrat de formation ont été remplies, il est prévu une présentation à l'examen.

En revanche, il faudrait que l'évaluation préalable réglementaire dans le contrat-type soit respectée et contractuelle et que le volume d'heures déterminé soit effectué.

En cela les OP précisent qu'aucun texte ne prévoit la possibilité de refuser la présentation à l'examen en cas de niveau jugé insuffisant, et ce, malgré les évaluations préalables ou les AFFI. Elles demandent un nouveau groupe de travail en ce sens.

Pour clôturer ce GT, M. RIQUELME demande à chaque participant de transmettre par écrit une synthèse de sa position. Ces contributions feront l'objet d'une analyse consolidée qui sera transmise à la DISR. Il propose l'organisation d'une seconde réunion d'ici la mi-février afin d'examiner les données chiffrées disponibles, de préciser le périmètre du sujet, de faire un point sur les travaux menés au sein du CNSR, ainsi que sur les propositions issues du rapport BARBE, particulièrement sollicitées par une catégorie d'usagers de la route. Cette réunion devra permettre de formaliser les remarques et propositions et d'aboutir à une réunion de restitution et de décision.

Rédacteurs :

Christophe NAUWELAERS,
Cindy DALLEMAGNE.



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

