

[www.auto-ecole-autrement.com](http://www.auto-ecole-autrement.com)

La réforme pour demain ?

PROJET DE REFONTE DE L'ENSEIGNEMENT  
DE LA CONDUITE

# SOMMAIRE

La situation actuelle	Page 3
Projet de refonte de l'organisation de la profession	Page 6
Projet de refonte des diplômes d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière	Page 11
Création d'un ordre des professionnels de l'enseignement de la conduite	Page 14
Projet de proposition de loi relative à la création de l'Ordre.	Page 19

## LA SITUATION ACTUELLE

Avec le baccalauréat, le permis de conduire représente, dans notre société, le rite initiatique de chaque personne en vue d'entrer dans la communauté adulte.

Si plusieurs millions de français sont concernés par le permis de conduire, des dizaines de milliers sont chaque année confrontés à l'apprentissage de la conduite.

Le terme « confronter » ne peut être un hasard.

En effet, depuis plusieurs années, l'apprentissage de la conduite est devenu un véritable calvaire pour les jeunes français.

« Merci Monsieur de m'avoir sauver la vie, sans vous j'y serai encore...et pour longtemps ».

Cette phrase, en signe de remerciement d'un élève à un directeur d'auto-école qui, a réussi son permis au 7<sup>e</sup> passage, après 75 heures de leçons et 3 auto-écoles, a pour auteur, un jeune homme de vingt ans, issu d'une classe sociale supérieure, réussissant tous ses examens (bac mention : très bien, et major de promotion durant tout son cursus universitaire).

Ce témoignage reflète toute la difficulté et le stress engendrés par l'apprentissage de la conduite pour un nombre non négligeable de jeunes.

Le coût de l'apprentissage de la conduite, les délais non rai-

sonnables d'attente pour l'obtention d'une place d'examens, l'absence de reconnaissance sociale de la profession des enseignants de la conduite...Tout ceci donne naissance à un système invivable pour l'ensemble des acteurs.

## LES ACTEURS :

### L'ETAT

L'Etat a le monopole de l'organisation des examens.

Il organise les sessions des examens ETG et pratique. En cela, il est producteur de places d'examens.

En organisant les sessions, la machine étatique attribue aux établissements de conduite un nombre de places limitées.

Or, l'attribution des places d'examen pose actuellement un grave problème, puisqu'il existe un déficit important entre le nombre de places attribuées et la demande réelle.

Cependant, l'état actuel des finances publiques ne permet pas une augmentation des places d'examen. En effet, une telle hypothèse serait synonyme d'une augmentation du nombre d'examineurs, or cela aurait un coût important.

Il s'agit, donc, d'envisager un système alternatif, innovant et peu coûteux afin de pallier au problème du manque de places d'examens, ainsi qu'au manque d'examineurs.

## LES AUTO-ECOLES :

Acteur principal de l'apprentissage de la conduite, les auto-écoles sont juridiquement dénommées « Etablissements d'enseignement de la conduite ».

Elaborée sur la forme de société de droit privé (le plus souvent SARL), elles peuvent être organisées sous une forme associative (les groupements).

L'activité d'un établissement d'enseignement de la conduite varie suivant la taille de la société, le lieu du siège social (ville/campagne, Paris/Province), la population environnante (proximité d'un campus universitaire, nombres de sièges sociaux dans le périmètre d'activité...).

La taille des auto-écoles est très variable. Cependant, l'immense majorité est composée de quelques salariés. A ce titre, il convient de sauvegarder ces petites structures puisqu'elles permettent un maillage du territoire ainsi qu'un rapport de proximité avec les élèves, contact essentiel à un bon apprentissage ainsi qu'au développement d'une relation de confiance entre l'établissement et l'élève..

Ainsi, un établissement ne peut être spécialisé que dans la formation du permis B mais aussi allier cette formation à une formation plus large : moto, bateau, camion, BSR...

In fine, les établissements d'enseignement de la conduite sont très divers. Une politique globale sera, par conséquent, difficile à mener sur l'ensemble du territoire au regard de ces disparités.

Dans un esprit rassembleur, l'arrêté du 18 juillet 1975 a institué le CSECAOP (Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession).

Il a pour compétence de régler les questions relatives aux domaines de l'enseignement de la conduite.

Or, dans l'élan de la politique gouvernementale conduite depuis 2002, une nouvelle organisation du CSECAOP devrait voir le jour avec l'entrée dans cette instance des acteurs de prévention de la sécurité routière.

Souffrant d'une non-reconnaissance tant économique que sociale (cf. Rapport Liebermann, Renover les relations entre l'Administration et les écoles de conduite : améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite, chapitre 2 « une meilleure reconnaissance économique et sociale des écoles de conduite »), les écoles de conduite subissent un nouvel affront avec l'entrée d'acteurs extérieurs à l'enseignement au sein du CSECAOP.

Si dans un souci de concertation, ces différents acteurs sont essentiels au dialogue, il n'en demeure pas moins que les écoles de conduite doivent demeurer maître au sein de leur instance.

C'est pourquoi, il convient de renforcer leur poids social : création d'un ordre professionnel doté d'une déontologie refonte de l'apprentissage de la conduite.

Par ailleurs, il conviendra de trouver une solution à la déli-

cate position des écoles de conduite faisant l'interface entre l'Etat et les candidats. L'Etat infidèle à ses missions fait passer les écoles de conduite pour des « vampires » suçant le compte en banque des candidats jusqu'à leur fin.

Il s'agira, enfin, de doter la profession d'un véritable statut autonome.

En effet, la profession d'enseignant de la conduite est régie par la convention collective des garagistes et des loueurs de voitures, ce qui au regard des missions réalisées demeure une absurdité.

Au regard, de cette situation qui ne peut plus durer, nous proposons des solutions innovantes, peu coûteuses et attrayantes pour tous.

## PROJET DE REFONTE DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE

Au regard des difficultés actuelles, il convient de repenser l'accès au permis de conduire, toutefois, considérant la situation financière et humaine, il est primordial de garder les structures existantes.

Le présent projet s'inspire du modèle, déjà expérimenté et concluant, de la formation professionnelle.

### Les acteurs : le formateur :

Equivalent du moniteur auto-école actuel. Il devient « formateur » par le diplôme du BEPECASER ou d'un éventuel Bac Pro (cf. infra).

Pour cet acteur, la situation demeure la même.

Employé d'un établissement de conduite, il apprend la conduite et inculque le « comportement en sécurité ». Ce dernier a pour objectif de rendre le comportement du conducteur-élève compatible d'un point de vue de la sécurité avec l'environnement routier : anticipation, contrôle, signalement, régulation de la vitesse.

Ceci en conformité aux directives européennes (11.II, directive 91/439).

Considérant l'évolution de la circulation et la densité du trafic, il convient de repenser l'apprentissage de la conduite dans la perspective de la sécurité routière. Ainsi, en repre-

nant les conclusions du rapport Liebermann (susvisé), il convient de changer l'appellation des établissements de l'apprentissage de la conduite en une dénomination plus actuelle, « école de conduite et de la sécurité routière ».

Ainsi nouvellement dénommée, les formateurs pourront être réglementairement appelés « enseignant de la conduite et de la sécurité routière ».

Par ailleurs, il serait opportun, afin de pallier au manque de moniteurs, de créer un BEPECASER type « Code ». Ce formateur serait alors spécialisé dans l'apprentissage de la théorie. Un niveau CAP ou équivalence, ainsi qu'une pratique de la route de plus de trois ans, pourraient être exigées.

#### **Le directeur pédagogique :**

Formateur titulaire du BEPECASER depuis au moins 5 ans, il devra démontrer un exercice continu de la profession en vue de devenir directeur pédagogique.

La vocation du directeur pédagogique est de définir une pédagogie propre à l'établissement, et ce en conformité aux normes nationales et communautaires.

Il veillera au professionnalisme des enseignants, et de leur probité, il supervisera le travail des formateurs membres de son établissement.

Le poste de « directeur pédagogique » sera acquis après le suivi d'un stage organisé par les auto-écoles.

Le stage aura pour but d'inculquer au formateur des notions

spécifiques au directeur pédagogique (ressources humaines, psychologie des jeunes...).

Le programme du stage devra être défini par l'intermédiaire d'un règlement et d'un acte de l'Ordre.

#### **Le directeur d'auto-école :**

La profession ne peut se contenter de réclamer plus d'autonomie sans pour autant réformer son fonctionnement interne. Dans ce sens, il convient de réglementer l'accès à la gérance d'une auto-école.

Le directeur de l'établissement conformément aux normes actuelles devra être un formateur, titulaire du BEPECASER depuis une durée minimale de 10 ans.

Il devra effectuer un stage obligatoire comprenant des tests de gestion, de droit, comptabilité... Ce stage sera niveau Licence.

**Le testeur :** le testeur est initialement un formateur ayant acquis une certaine

expérience lui permettant de vérifier l'aptitude et le bon déroulement de la formation prodigué par le formateur. Aptitude acquise par l'expérience ou un futur BTS.

Il sera, le plus souvent, directeur pédagogique.

Il devra attester du bon exercice de sa formation par : les résultats obtenus, un comportement loyal envers son supérieur hiérarchique, ses collègues et ses clients, une formation continue dans le domaine de la sécurité routière, labellisation post-permis, stage de perfectionnement, etc...

Ainsi, il pourra obtenir auprès des services de préfecture la qualité de « testeur ».

Une fois cette qualité obtenue, il se rendra dans les établissements de conduite du canton, à leur demande, en vue de « tester » leurs élèves.

Ce test sera sanctionné au regard des critères du CEPC.

Il facturera, alors, sa prestation à l'établissement demandeur, pour la journée, la demi-journée suivant la demande.

L'Ordre sera compétent pour connaître des litiges pouvant naître de cette prestation.

#### **le certificateur :**

Terme actuel : IPCSR, Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière

Il a pour mission de contrôler l'honnêteté des tests et le bon déroulement de la formation.

Par des visites inopinées sur lieux et sur pièces, il est le garant du bon déroulement de la formation.

Présent occasionnel lors des contrôles de polices, il a pour vocation de contrôler les tests.

**Le testeur type VAE :** Les conducteurs effectuent un retour tous les 5 ans dans un établissement de la conduite en vue d'une mise à jour des connaissances ainsi qu'une actualisation de la conduite.

Le testeur FIMO devra attester de l'exercice de 5 ans de la qualité de testeur ainsi que d'une probité personnelle à la conduite.

**Le certificateur type VAE :**

Il a pour vocation de contrôler l'honnêteté et le sérieux des tests FIMO.

L'accès au poste de « certificateur FIMO » est sanctionné par un exercice d'une durée de 5 ans de la fonction de « certificateur » au regard de la probité personnelle à la conduite ou d'une licence Sécurité Routière

#### **Le déroulement de la formation :**

Le candidat élève au moins âgé de 16 ans se présentera dans l'école de conduite de son choix.

Il recevra une formation au minimum égale à 20 heures de conduite. Durant cette formation, le formateur lui inculquera un « comportement de sécurité » en vue d'une autonomie en circulation. La formation, supervisée par le directeur pédagogique, sera axée sur le signalement du véhicule, les contrôles et l'anticipation.

Une fois jugé apte à la circulation, le candidat élève sera convoqué par son école de conduite afin d'effectuer un « test ». L'école de conduite faisant alors appel à un testeur exerçant soit à l'intérieur de l'établissement, dans cette hypothèse, le testeur ne pourra être le formateur du candidat, soit dans un autre établissement, dans cette hypothèse l'intervenant testeur facturera sa prestation à l'établissement demandeur.

Le test s'effectuera aussi bien en situation réelle de circula-

tion que sur piste avec des ateliers de mise à l'épreuve. Ces ateliers de mise à l'épreuve pourront prendre la forme de test divers.

Afin d'éviter tout arrangement à l'intérieur d'un établissement, il convient de laisser la possibilité d'une part de création d'établissement dont l'objet social serait « le test ».

A l'instar de ce qui existe actuellement pour la formation AAC, l'élève se verra remettre à l'issue du test, à la condition que celui-ci s'avère concluant, une autorisation de circuler.

En délivrant ladite autorisation, le testeur endosse toute responsabilité en cas de contestation relative à celle-ci.

L'élève ayant obtenu l'autorisation de circuler, peut alors conduire seul.

A ce moment, le délai de son permis probatoire commence à courir.

Avant la fin de ce permis probatoire, il devra effectuer au minimum deux remises à niveau auprès d'une école de conduite agréée « test ».

Pour les élèves ayant suivi le cursus AAC, ces remises à niveau pourraient être supprimées du fait de la réalisation des RVP, lors de la phase de conduite accompagnée.

Il s'agit d'instaurer une formation continue de la conduite.

De préférence, ces remises à niveau s'effectueront auprès du testeur initial.

Une fois, la période de probation achevée, des remises à niveaux spécialisées devront être effectuées auprès des écoles de conduite agréées FIMO.

Ces remises à niveaux au maximum tous les cinq ans jusqu'à 70 ans, puis tous les deux ans, s'effectueront dans des cadres spécifiques sur une durée variable d'une journée à une semaine.

Exemple de formation complémentaire spécifique :

long trajet,  
analyse d'accident,  
vérification du véhicule,  
conduite de nuit, trackage d'engin (caravane, vélos...),  
découverte des technologies d'aide à la conduite,...

Au regard de ce projet de refonte du permis de conduire plusieurs conséquences peuvent être mises en valeur.

#### **AXES DU PROJET :**

- Si une autorisation de circuler peut être rapidement acquise, le permis de conduire devient une formation continue à différents niveaux.

- La palette de formation complémentaire permet ainsi de



prendre en considération la grande variété des conduites et de ce fait de rechercher sans cesse un « comportement en sécurité » quelque soit l'utilité du permis.

- Le présent projet s'inspire de différents constats : pénurie du personnel d'inspecteurs, augmentation des tarifs, allongement des délais entre l'inscription et l'obtention du permis...

Ce projet, tout en conservant les acteurs existants (inspecteurs, moniteurs, école de conduite), tente d'harmoniser leurs rôles avec la situation contemporaine du permis de conduire et la politique gouvernementale.

- De ce fait, la mise en place de ce système ne nécessite pas un surcoût de l'engagement financier de l'Etat. Les auto-écoles n'ont plus de problème quant à leur nombre de places d'examen, elles s'autogèrent !

Les clients seront motivés dans l'espoir d'acquérir rapidement une autonomie.

- Optimisation des acteurs :

Tous les acteurs du permis de conduire sont redéfinis de manière à ce que chacun retrouve sa place naturelle. Le moniteur forme, l'Etat contrôle et le client apprend à conduire !

## AVANTAGES DU PROJET :

peu coûteux : les acteurs existent déjà !  
garantie pour chaque exploitant d'établissement de conduite de garder son établissement : les petites auto-écoles se contenteront d'employer des formateurs, les structures moyennes emploieront formateurs et testeurs, les structures plus développées iront jusqu'à être agréer FIMO.  
Éviter les problèmes de places d'examen.

## APPORTS DU PROJET :

garantir aux formateurs ainsi qu'aux certificateurs une évolution de carrière.

Réconcilier les professionnels entre eux (entraide par le biais de l'appel au testeur), réconcilier les exploitants d'écoles de conduite avec l'Etat, désormais recentré sur sa mission régaliennne c'est-à-dire assurer la sécurité routière et veiller à une formation complète.

Projet de refonte des diplômes d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière

Au regard de la nouvelle organisation de l'apprentissage de la conduite, il convient de repenser les diplômes des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.

Ainsi, ce projet de refonte de l'enseignement de la conduite ne se concrétisera qu'avec un partenariat étroit avec

l'Education Nationale.

En effet, l'un des problèmes actuels de la profession est le manque d'autonomie des établissements face à l'Administration. Or, une telle autonomie n'est envisageable qu'à la condition du développement de la culture d'entreprise auprès des dirigeants d'auto-écoles.

C'est pourquoi, ces derniers doivent devenir de véritables « chefs d'entreprises » et non plus des formateurs à plein temps gérant plus ou moins leur établissement.

Au regard, des caractéristiques de l'enseignement de la conduite, il peut paraître opportun de limiter la liberté du commerce et de l'industrie.

Les enjeux humains sont d'une telle importance que le permis de conduire ne doit être à la portée que de personnes sages, responsables et respectueuses du vivre ensemble.

Considérant, les enjeux en matière de sécurité routière,  
 Considérant, les enjeux financiers,  
 Considérant, les enjeux environnementaux,

## **NOUS PROPOSONS :**

### **ACCES A LA FORMATION :**

#### **« Le Formateur ».**

Principal interlocuteur du candidat, le formateur transmet les éléments principaux de la conduite : contrôle du véhicule, comportement en sécurité, circulation...

Les qualités requises d'un formateur sont donc de plusieurs ordres : techniques et pédagogiques.

Le niveau actuellement décerné par le BEPECASER semble correspondre à l'exigence de la profession. A ceci, il convient d'y inclure une formation environnementale en vue d'inculquer à l'élève une conduite s'inscrivant dans la logique du développement durable, et ce en conformité à la charte constitutionnelle sur l'environnement.

#### **« Le directeur pédagogique »**

### **Niveau requis : BEPECASER niveau 2**

Ce niveau 2, ou d'une équivalence BAC +2

Au niveau 1 du BEPECASER, le niveau 2 intègre des notions relatives aux ressources humaines (gestion d'équipe, esprit d'équipe, cohérence dans la pédagogie).

Il conviendra pour cet accès, d'envisager un préalable de diplôme : bac de management, par exemple.

L'examen niveau 2 du BEPECASER aura pour objectif de contrôler la capacité à animer une équipe, à envisager une pédagogie cohérente dans l'équipe de formateur...

### « Le directeur de l'école de conduite »

Niveau requis : 5 ans d'exercice du métier de « formateur » + 5 ans de celui de « directeur pédagogique » ou VAE, niveau bac +3 (Licence pro).

Qualités requises : gestion, ressources humaines (au minimum l'établissement sera composé de 3 employés : le formateur, le directeur pédagogique, le testeur), droit (droit des sociétés, fiscalité, droit social...).

Pour ce niveau, il peut être envisagé la création d'une filière « direction et management d'école de conduite et de sécurité routière » au-delà du bac STT.

Durant, l'année de Licence pro, la formation sera axée sur la sécurité routière en vue de développer des compétences propres :

- bonne connaissance du corps humain,
- prévention drogue,
- prévention alcool,
- appréhension de la vitesse,
- conduite des personnes âgées,

...

La mise en place de ce volet relatif à la refonte des diplômes d'accès aux métiers de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière s'effectuera par concertation entre le CSECAOP et l'Education Nationale.

### Vers un ordre professionnel des enseignants de la conduite ?

#### Qu'est ce qu'un ordre professionnel ?

#### La nature juridique

« Organisme de caractère corporatif institué par la loi au plan national et regroupant obligatoirement les membres d'une profession libérale qui exerce, outre une fonction de représentation, une mission de service public consistant dans la réglementation de la profession et dans la juridiction disciplinaire sur ses membres. »

In Gérard CORNU, Vocabulaire juridique, PUF, 6e édition, P. 631

L'ordre professionnel a juridiquement une nature hybride. Personne morale de droit privé, il fut défini pour la première

re fois négativement comme n'étant pas un établissement public (CE ass. 2 avril 1943 Bouguen, p. 86, D.1944 p. 52, conclusions M. Lagrange, note Jean Donnedieu de Vabres). Réunissant les critères de la jurisprudence Etablissements Vézia, l'ordre professionnel est investit d'une mission de service public.

CE 20 décembre 1935, Société Etablissements Vézia, p 1212, RDP 1936 p. 119 conclusions R. Latournerie : reconnaissance de la possibilité pour un organisme de droit privé d'être investi d'une mission de service public.

Par suite, l'édition d'actes administratifs par les ordres professionnels sera reconnue (CE sect. 28 juin 1946, Morand, p. 183, S.1947.3.19, note PH), et par là même la compétence de la juridiction administrative concernant les litiges nés de tels actes.

Cependant, les ordres professionnels demeurent sous la compétence du juge judiciaire pour les litiges relatifs au recouvrement des cotisations impayées (CE 29 décembre 1999, Villa, p. 430), ainsi que dès lors qu'est en cause le « fonctionnement interne et la gestion patrimoniale » de l'ordre (TA Angers, 15 novembre 1976, JCP 1977, n°18674, note JM Auby, dans le même sens, 1e Civ. 21 décembre 1982).

A la lumière de ces constatations, seule la gestion même de la mission de service public est de la compétence du juge

administrative, le fonctionnement interne et la gestion patrimoniale demeurent de la compétence du juge judiciaire.

### Les ordres professionnels existants

Les différents ordres professionnels :

- avocats (ordonnance du 10 septembre 1817)
- pharmaciens (ordonnance du 5 mai 1945)
- vétérinaires (ordonnance du 23 août 1945)
- experts-comptables (ordonnance du 19 septembre 1945)
- médecins (ordonnance du 24 septembre 1945)
- chirurgiens-dentistes (ordonnance du 24 septembre 1945)
- sages-femmes (ordonnance du 24 septembre 1945)
- géomètres-experts (ordonnance du 7 mai 1946)
- architectes (loi du 30 août 1947)
- greffiers près les Tribunaux de Commerce (article L 821-4 Code de l'organisation judiciaire)
- notaires (ordonnance du 2 novembre 1945)
- commissaires-priseurs (ordonnance du 2 novembre 1945)
- huissiers de justice (ordonnance du 2 novembre 1945)
- infirmiers (loi du 13 juin 2006).

En France, l'exercice de certaines professions est soumis à la possession d'un diplôme. Il revient aux ordres professionnels de la contrôler et d'établir la liste des titulaires habilités à exercer la profession en question.

Ce contrôle de la capacité d'exercice est la première mission de l'ordre professionnel.

Il se justifie au regard de l'importance des enjeux en ques-

tions : santé publique, droit à se défendre devant une juridiction, aménagement du territoire...

La seconde mission des ordres professionnels réside dans l'arbitrage des conflits internes à la profession. C'est dans le cadre de cette mission que l'ordre acquiert une compétence juridictionnelle, et sera assimilé à un juge de première instance.

En aucun cas, l'ordre professionnel ne peut être considéré comme un acteur du dialogue social. Si tel peut être le cas actuellement ceci n'est qu'officieux et caractérise la désyndicalisation de la France.

Toutefois, en veillant à la bonne organisation d'une profession aussi bien dans le but des clients que des professionnels, l'ordre constitue une véritable « courroie de transmission » du pouvoir à l'égard de la profession représentée.

### **Exemple de l'Ordre des Avocats**

Il est incontesté que la profession d'avocat est une profession libérale, exercé à titre privé au sien d'une société.

Cependant, l'exercice de cette profession est d'intérêt général, notamment au regard des droits de la défense (article 6-1 Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales, article 6 ( ?) de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen).

Par conséquent, l'exercice de la profession d'avocat relève d'une mission de service public.

C'est bien dans l'objectif de veiller à l'accès et au bon fonc-

tionnement de ce service que l'ordre des avocats a été institué.

Il comprend quatre organes : l'assemblée, le Conseil de l'Ordre, le Conseil disciplinaire et administratif, et le Bâtonnier.

L'Assemblée est présidée par le Bâtonnier, et se compose des avocats inscrits à la liste I et IV des avocats. Les avocats honoraires et les avocats inscrits à la liste II des avocats ont le droit d'y assister mais ne prennent part aux votes.

Le Conseil de l'Ordre est élu par l'assemblée générale annuelle, il reste en

fonction une année. Il se compose du Bâtonnier, du Bâtonnier sortant et d'un certain nombre de membres fixé proportionnellement au nombre d'avocats. Le Conseil de l'Ordre peut éditer des règlements d'ordre intérieur. Il est chargé de veiller à la sauvegarde de l'honneur de l'Ordre, de maintenir les principes de dignité, de probité et de délicatesse qui forment la base de la profession d'avocat. Dans le cadre de cette mission, il peut déférer au Conseil disciplinaire et administratif, les auteurs d'infractions aux devoirs requis par l'assistance juridique.

Le Conseil disciplinaire et administratif, composé de cinq avocats à la Cour,

connaît des affaires disciplinaires et administratives qui lui sont déférés. Il connaît également de l'appel contre les décisions prises par le Bâtonnier, notamment en matière d'assistance judiciaire.

Le Bâtonnier représente judiciairement et extrajudiciairement l'Ordre.

Il convoque et préside l'assemblée générale et le Conseil de l'Ordre. Il peut déléguer l'exercice de fonctions déterminées à un ou plusieurs membres du Conseil de l'Ordre.

Si le présent document ne peut examiner toutes les structures d'ordres professionnels, il convient de souligner outre leurs missions, leurs structures organiques.

C'est ainsi que la majorité de ces ordres sont organisés conformément à l'organisation administrative de la France : un échelon local (le plus souvent le département), un échelon régional et un échelon national.

### **Pourquoi un ordre des enseignants de la conduite ?**

L'apprentissage de la conduite, une mission de service public :

Considérant l'importance du permis de conduire dans la société française contemporaine (cf. critère d'embauche, cf. outil d'insertion social), il convient de reconnaître à la profession d'enseignants de la conduite une mission de service public.

Le service public est strictement défini tout aussi bien par la doctrine que le Conseil d'Etat.

### **Définition de la doctrine :**

« Une activité constitue un service public quand elle est assurée ou assumée par une personne publique en vue d'un intérêt public ».

René CHAPUS

Jean-François LACHAUME le définit comme une mission d'intérêt général prise en charge directement ou indirectement par une personne publique et soumise à des degrés variables à un régime exorbitant du droit commun (notamment mise en œuvre de prérogatives de puissance publique).

Dans son arrêt Narcy (CE, sect. 28 juin 1963), le Conseil d'Etat établit la liste des critères du service public. Cette décision fut confirmée à plusieurs reprises (notamment TC 2 mai 1988 Société « George Maurer » rec.p. 488).

Ces trois critères sont : une mission d'intérêt général confiée à la personne privée sous le contrôle d'une personne publique, et la détention de prérogatives de puissance publique par la personne privée.

Ce dernier critère est rempli, en l'espèce, notamment par le monopole de la délivrance de l'autorisation de circuler en AAC.

Au regard de ces éléments, les écoles de conduite exercent une mission de service public.

Considérant le critère de l'exercice d'une mission de servi-

ce public rempli, il convient à présent de s'interroger sur l'opportunité de la création d'un ordre professionnel des enseignants de la conduite.

Sur l'opportunité de l'ordre des enseignants de la conduite :

Comme exposé en introduction à ce dossier, la profession est actuellement dans une situation toute particulière tant par sa définition juridique que par sa relation à l'Administration et à la clientèle.

Souffrant d'un déficit de popularité du fait principalement de la hausse sans cesse des tarifs et du manque de places d'examens, la profession d'enseignant de la conduite a besoin d'être reconnu à sa juste valeur : la transmission d'un savoir, d'un comportement en sécurité.

En effet, l'objectif de l'enseignant de la conduite n'est pas de vendre un produit, il ne s'agit pas pour lui de prendre en charge l'organisation de l'examen du permis de conduire mais tout simplement de transmettre un savoir : la conduite responsable d'un véhicule terrestre à moteur.

Considérant que la profession prend actuellement en charge la convocation des places d'examen, la difficulté sociale de certains quartiers...il convient de recentrer l'exercice de cette profession sur sa fonction propre.

La création d'un ordre professionnel signifie aussi une prise en charge de la profession par elle-même, ce qui optimise son efficacité, sa déontologie et sa représentativité.

L'existence d'un ordre professionnel serait de nature à apporter d'une part la garantie de la formation dispensée et d'autre part la valorisation d'une profession actuellement mise à mal.

Au regard du rôle primordial joué par les enseignants de la conduite dans le processus de sécurité routière, il convient les mettre au centre de la politique de la route.

Leurs enseignements sont relatifs à deux points de la conduite : une partie juridique par l'apprentissage du Code de la Route, une partie technique par l'apprentissage du maniement et d'une connaissance accrue du véhicule.

Le futur Ordre que nous appelons de nos vœux aura pour première mission de rendre à la profession toute sa valeur.

## **PROPOSITION DE LOI RELATIVE A LA CREATION DE L'ORDRE DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE.**

### **EXPOSE DES MOTIFS**

Depuis plusieurs années, la sécurité routière est au centre du débat politique. Elle a même été qualifiée de « cause nationale » par le Président de la République. Plusieurs réformes sont intervenues en vue d'adapter la formation à la conduite à la situation contemporaine.

Toutefois, la profession d'enseignant de la conduite est de plus en plus emprunt à la critique : hausse des tarifs, augmentation du délai entre l'inscription et l'obtention du permis, heures non justifiées...

Or, les professionnels de l'apprentissage de la conduite jouent un rôle central dans notre pays, ils forment chaque année des milliers de futurs conducteurs à vie. En vingt, vingt cinq ou trente, voir plus, ils dispensent une formation sur laquelle, normalement, on ne revient pas.

Il convient donc de doter cette profession d'une représentation et d'une déontologie digne de ce rôle central. Il s'agit pour l'Etat de reconnaître clairement la mission de service public exécuté par les enseignants de la conduite. Sans une formation performante, et responsable se seront des milliers de conducteurs maladroits, irresponsables et dangereux qui

circuleraient sur nos routes, avec le danger d'accidents accru.

L'objectif de la présente proposition est de rassembler une profession peu organisée, divisée et de reconstruire son image auprès de la société.

### **PROPOSITION DE LOI**

#### **Article 1er**

Il est inséré dans le Code de la Route un article fixant les modalités de la création de l'Ordre des enseignants de la conduite.

#### **Article 2**

Il est inséré dans le Code de la Route un chapitre ainsi intitulé : « Organisation de la profession des enseignants de la conduite ».

#### **Article 3**

Il est inséré un article 1 à ce chapitre ainsi rédigé :

Il est institué un ordre national des enseignants de la conduite rassemblant obligatoirement tous les enseignants habilités à exercer la profession suite à l'obtention du BEPECA-SER.

L'ordre national des enseignants de la conduite veille au maintien des principes d'honnêteté et de qualification indis-



pensable à la dispensation de cours de conduite ainsi qu'à l'observation par tous ses membres des droits, devoirs et obligations professionnels.

Il assure la défense de l'honneur et l'indépendance de la profession d'enseignant de la conduite.

Il est entendu par les pouvoirs publics sur les orientations de politique de sécurité routière et l'apprentissage de la conduite.

Il prépare et actualise en tant que de besoin par son conseil national, en collaboration avec les conseils régionaux, un code de déontologie propre à la profession, édicté sous la forme d'un décret pris en Conseil d'Etat.

Il participe et émet un avis avant toute élaboration réglementaire relative aux conditions d'exercice professionnel, notamment en ce qui concerne les programmes de formation. Pour ce faire, il entend, en tant que de besoin, les associations ou syndicats professionnels réglementairement constitués.

Il délivre, en collaboration avec les pouvoirs publics, les agréments des établissements.

Il délivre un label de qualité aux établissements de conduite en fonction de leur valeur technique, de leur accueil et de leur résultat aux tests.

Il valide et enregistre les équivalences de diplômes.

Il veille à la conformité déontologique des contrats liant les établissements de conduite à l'élève.

Il délivre à ses membres toutes informations relatives à la profession.

Il crée toute commission de travail qu'il juge nécessaire pour favoriser l'évolution de la profession.

Il peut organiser toutes œuvres d'entraide au bénéfice de ses membres et de leurs ayants droits.

Il accomplit ces missions par l'intermédiaire des conseils régionaux, des conseils départementaux et du Conseil National de l'Ordre.

#### Article 4

Il est inséré un article 2 ainsi rédigé :

Dans chaque département, un conseil départemental de l'ordre des enseignants de la conduite est institué.

Il s'organise autour d'un collège de onze membres représentant les syndicats élus au CSECAOP, les groupements d'auto-écoles, ainsi que les établissements affiliés à aucun syndicat et à aucun groupement.

Les membres du conseil départemental sont élus, par leurs pairs, pour une durée de trois ans par l'assemblée générale des formateurs inscrits au registre départemental.

Il a compétence pour appliquer dans son ressort de compétence les décisions du Conseil National de l'Ordre.

Il a une compétence juridictionnelle pour connaître des litiges entre établissements notamment lors de l'intervention du testeur.

Chaque Conseil départemental élit un bureau composé de 5 membres dont un président.

#### **Article 5**

Il est inséré un article 3 portant statut des Conseils Régionaux, sur un modèle identique à celui des Conseils départementaux.

#### **Article 6**

Conformément à la révision constitutionnelle du 17 mars 2003, des mesures spécifiques aux Collectivités d'Outre-mer, à la ville de Paris ainsi qu'à la Collectivité Territoriale de Corse peuvent être envisagées à la demande des membres de l'Ordre présent sur ces territoires.

Ces mesures spécifiques seront adoptées après avis de l'organe délibérant de la collectivité demanderesse.

Ce projet a été réalisé par :

Philippe COLOMBANI et Joël CASSEGRAIN,

La partie juridique a été conçue et mise au point par :

Matthieu COLOMBANI, maître en droit public et Master en droit public, université de St Quentin en Yvelines

Remerciements à :

Thierry HEMMEN, Benoît CAMU, Jean-Pierre POTIN, Jean-Basile DIOSDADO, pour leur participation active,

Ce projet a été réalisé en s'appuyant sur les documents suivants :

Directives Européennes :

Directive 91/439/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire (Journal officiel L 237 du 24.08.1991).

Modifiée par les actes suivants :

Directive 94/72/CE du Conseil, du 19 décembre 1994 (journal officiel L 337 du 24.12.1994)

Directive 96/47/CE du Conseil, du 23 juillet 1996 (journal officiel L 235 du 17.09.1996)

Directive 97/26/CE du Conseil, du 2 juin 1997 (journal officiel L 150 du 07.06.1997)

Directive 2000/56/CE de la Commission, du 14 septembre 2000  
(journal officiel L 237 du 21.09.2000)

Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15  
juillet 2003 (journal officiel L 226 du 10.09.2003)

Rapport BERTRAND

Rapport LIEBERMAN

Etude socio-économique de Marne la Vallée

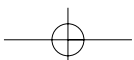
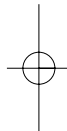
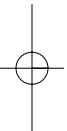
Etudes « filières et métiers Sécurité Routière» LEST

Remerciements :

- A tous les responsables d'auto-écoles, rencontrés ces deux dernières années au cours de nombreuses réunions dans toute la France. A tous ceux qui nous parlent de leurs difficultés quotidiennes et des évolutions qu'ils attendent pour leur métier. Un grand merci à tout ces exploitants qui tous les jours font leur travail avec passion et courage. Ce projet est le leur, c'est à eux de le faire évoluer et de le porter pour qu'il devienne réalité.

Vous avez un avis sur notre proposition, vous souhaitez en débattre ou voter, rejoignez nous sur [www.auto-ecole-autrement.com](http://www.auto-ecole-autrement.com)  
Il est important pour nous pour pouvoir changer les choses que nous montrions aux pouvoirs publics que nous avons un large soutien.

[www.auto-ecole-autrement.com](http://www.auto-ecole-autrement.com)



**retrouvez-nous sur :**

**[www.auto-ecole-autrement.com](http://www.auto-ecole-autrement.com)**

**[www.auto-ecole-autrement.com](http://www.auto-ecole-autrement.com)**

**La réforme pour demain ?**