FNAA
Fédération Nationale de l'Artisanat Automobile

Monsieur Manuel VALLS
Premier Ministre
Hôtel de Matignon
57, rue de Varenne
75700 Paris

Saint Ouen, le 30 mars 2015

Objet : lettre ouverte sur la mise en danger de l'apprentissage de la conduite !

Monsieur le Premier Ministre,

La **F**édération **N**ationale de l'**A**rtisanat **A**utomobile (**FNAA**) est depuis 1921 une organisation professionnelle représentative des entreprises de la branche des services de l'automobile notamment du commerce, de la réparation automobile, des centres de contrôle technique, et des autos écoles.

La FNAA a récemment intégré l'**U**nion **N**ationale des **I**ndépendants de la **C**onduite (**UNIC**) qui assure depuis une décennie la défense exclusive des auto-écoles de conduite.

Notre Fédération tient par la présente à vous alerter solennellement des conséquences désastreuses de certaines dispositions relatives à l'enseignement de la conduite dans le cadre du projet de Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques – dite **Loi Macron** – actuellement débattu au Sénat.

⇨ La sécurité routière, un enjeu majeur !

La **sécurité routière est un impératif majeur d'intérêt public reposant sur des acteurs clés** garantissant au propriétaire du véhicule une conduite préservant sa sécurité mais également celle des autres. Pour ce faire, le Code de la route fixe un cadre juridique tant pour le conducteur[1] que son véhicule[2].

S'agissant du véhicule, des professionnels de l'automobile tels que des réparateurs et des centres de contrôle technique, interviennent au quotidien pour qu'il soit en parfait état de fonctionnement. Seulement, son usage ne peut représenter aucun danger que si le conducteur et/ou le futur conducteur a reçu une formation théorique et pratique suffisante pour conduire en toute sécurité.

À ce jour, le Législateur a veillé à ce que l'apprentissage de la conduite soit confié à des professionnels et des établissements répondant à des exigences de formation, de compétences et de disciplines exemplaires. **La sécurité routière guide ainsi depuis des décennies les**

[1] Livre 2 du Code de la Route.
[2] Livre 3 du Code de la Route.

pouvoirs publics dans des réformes successives pour améliorer l'apprentissage et le passage à l'examen du permis de conduire.

⇨ Réformer sans hypothéquer la sécurité routière !

Nous ne contestons pas la nécessité de réformer la filière. Plusieurs dispositions du texte soumis au débat sont d'ailleurs nécessaires notamment pour réduire le coût du permis[3]. L'abandon, sous certaines conditions, des 20H de conduite obligatoires, la reconnaissance de la formation théorique partielle, l'augmentation du nombre de places et/ou le raccourcissement des délais de passage à l'examen du permis de conduire, y contribuent.

⇨ La Loi Macron face aux enjeux de la sécurité routière :

Pour autant, le projet de Loi Macron, tel qu'amendé par l'Assemblé Nationale**, tend davantage à prioriser le rôle social du permis au détriment de celui de la sécurité routière en l'érigeant en bien de consommation courante**. Pour atteindre cet objectif, plusieurs mesures sont envisagées parmi lesquelles l'abandon de l'obligation pour un établissement de **disposer d'un local**[4] en vue de permettre à des opérateurs spécialisés dans la vente en ligne de déployer des nouvelles sources de commerces.

Si l'État opte pour ce modèle d'apprentissage de la conduite, les jeunes conducteurs souvent âgés de 16 à 19 ans, ne seront plus encadrés par des établissements qui ont su de façon volontariste, accompagner, former et proposer des services à la carte en fonction du profil de l'élève. Pour la FNAA, **la présence de l'élève auprès du moniteur, certes modulable, est fondamentale voire salutaire** pour permettre à un jeune conducteur de savoir conduire en respectant le Code de la route. Certes une partie de la formation peut se faire à distance notamment pour réduire les coûts, mais il convient de maintenir une période de formation in situ. Le moniteur reste l'interlocuteur incontournable pour apporter un contenu pédagogique à l'élève sur l'analyse des risques, sur les manières de réagir face à une situation donnée pour rouler en toute sécurité. Il est donc regrettable que l'exigence d'un local agrée par les pouvoirs publics pour exploiter une auto-école soit abandonné. Il ouvre la voie à des restrictions d'accès à l'éducation routière.

Par extension, l'article 8 quinquies (nouveau) de la Loi Macron dispose qu'avant la signature du contrat entre le candidat et l'établissement[5] (écrit ou pourquoi pas à distance), ce dernier procède **« à une évaluation préalable » de l'élève conducteur**. Or, dans la pratique, cette évaluation en présence physique des deux parties **est essentielle**. L'établissement peut ainsi évaluer le nombre d'heures en fonction du profil du candidat, ses aptitudes et ses

---

[3] La branche de services de l'automobile consciente de la nécessité pour les jeunes salariés de détenir le permis de conduire, participe financièrement à leur apprentissage de la conduite via l'APASCA.
[4] Arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière.
[5] Portant conditions et modalités de l'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur d'une catégorie donnée et de la sécurité routière.

connaissances théoriques et pratiques, puis lui proposer, en toute transparence, un contrat adapté à ses besoins. L'élève pour sa part, reçoit toutes les informations et les conseils avant de s'engager et faire jouer le cas échéant, la concurrence.

La FNAA demande le maintien du texte de la Commission spéciale du Sénat imposant que l'évaluation préalable soit réalisée en présence de l'élève et de l'établissement avant la signature du contrat[6].

S'agissant de la formation en elle-même, il nous semble **fort préjudiciable de restreindre la conduite accompagnée** alors que ce mode d'apprentissage a fait ses preuves et est porté en modèle. Il faut bien comprendre que la réussite de ce dispositif ne tient pas tant de l'âge de l'élève que de sa volonté d'être accompagné par une personne de confiance de son entourage. Si la Commission spéciale a renvoyé au pouvoir réglementaire, le soin de réformer cette méthode d'enseignement de la conduite, la FNAA attire votre attention dès à présent sur la dangerosité d'opérer une distinction entre les 15/18 ans[7] et les 18 ans et plus[8].

Ce choix défendu par certains parlementaires se divise de la manière suivante. Dans le premier cas, les élèves doivent passer « une période de formation initiale » dans un établissement puis s'ensuit une « période d'apprentissage en conduite accompagnée, sous la surveillance constante et directe d'un accompagnateur » remplissant des conditions définies par voie réglementaire, pendant laquelle « l'élève doit parcourir une distance minimale pendant une durée minimale ». Dans le second cas, l'apprentissage en conduite supervisée se fait par accompagnateur lambda et « n'est soumis à aucune condition de distance ou de durée minimales ».

Par ces mesures, la FNAA craint que la **conduite accompagnée des moins de 18 ans tombe en désuétude** pour privilégier le second dispositif dénué de toute contrainte. La sécurité de nos jeunes, de leurs familles et celles des autres doit-elle être bradée ainsi ? **La FNAA demande aux pouvoirs publics de supprimer toutes conditions d'âge et de maintenir les conditions de distance et de durée minimales qui ont fait de ce dispositif une méthode d'apprentissage sûre et sécurisée.**

Par ailleurs, nous demandons, pour les raisons évidentes ci-dessus exposées, la **suppression définitive, tel que votée en commission spéciale du Sénat, de l'alinéa 2 de l'article L211-6 qui autorise les sociétés de location de véhicules de conduite à dispenser la formation spécifique aux accompagnateurs des candidats libres.** L'accompagnateur n'a pas pour seul rôle l'apprentissage de la mécanique du véhicule mais bien entendu une sensibilisation accrue aux risques de la sécurité routière et à l'ensemble des prescriptions du Code de la route. Comment imaginer qu'un commercial assure ces missions ?

Enfin, nous soutenons la position de la commission spéciale du Sénat supprimant le **Comité d'apprentissage de la route (CAR), dont le seul objet était de permettre aux**

[6] Article L 213-2 du Code de la route (ajout).
[7] Article 9 de la Loi Macron modifiant l'article L 211-3 du Code de la route.
[8] Article 9 de la Loi Macron modifiant l'article L 211-4 du Code de la route.

organisations représentatives des acteurs de l'apprentissage de la route en ligne à siéger dans une instance bien qu'elles ne soient reconnues par aucune disposition du Code de la route et n'aient donc pas d''existence légale. Les missions de ce comité sont de surcroit déjà dévolues au Comité National de la Sécurité Routière (CNSR) et au Conseil Supérieur de la Sécurité Routière (CSER).

⇨ Conserver le maillage territorial des auto-écoles et de leurs emplois :

Plus largement, la FNAA rappelle que les **13 000 auto-écoles sont des entreprises artisanales de proximité assurant des missions de quasi-service public** surtout dans les zones rurales et génèrent de fait, plus de 50 000 emplois sur l'ensemble de notre territoire. Elles accueillent et forment chaque année dans un local ayant reçu un agrément des milliers de jeunes automobilistes qui font le dur apprentissage d'un bien engageant leur responsabilité civile et pénale. Nous ne devons pas céder aux tentations de lobbying de sociétés consuméristes intéressées par leur seul profit qui sauront, à n'en pas douter, attirer des jeunes peu conscients du danger.

Nous demandons **votre intervention en urgence** afin de retirer à minima les dispositions précitées. Compte tenu de l'importance de ce dossier, la FNAA **en appelle à votre arbitrage** et souhaite être reçue par vos services.

En **rétablissant le dialogue social** par l'organisation d'une rencontre avec les organisations professionnelles représentatives et les acteurs de la sécurité routière, nous sommes persuadés que le projet de texte à venir saura réformer le permis de conduire sans sacrifier la sécurité routière qui reste une affaire de tous !

Nous vous remercions d'avance de votre mobilisation pour ce sujet majeur et vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, en l'assurance de notre haute considération.

Monsieur Gérard POLO
Président National

Immeuble Axe Nord – 9-11 av. Michelet – 93583 SAINT-OUEN Cedex – Tél. : 01 40 11 12 96 – Fax : 01 40 11 09 46
contact@fna.fr – www.fna.fr