



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Devenir des auto-écoles traditionnelles

Question écrite n° 17165

Texte de la question

M. Patrick Hetzel interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le devenir des auto-écoles traditionnelles. En effet, il semblerait que pour l'apprentissage de la conduite le Gouvernement préconiserait de « favoriser l'émergence d'auto-école en ligne au travers de plate-formes ». Cela peut conduire à d'importants dysfonctionnements. En premier lieu, la qualité de formation risque de se dégrader. En effet, le suivi pédagogique des élèves est primordial pour délivrer une formation de qualité. Dans les auto-écoles traditionnelles chaque élève est pris en charge par un référent qui devra suivre le stagiaire tout au long de sa formation et assumer, s'il y a lieu, son échec. De plus le fait de maîtriser la date d'examen, de pouvoir l'avancer ou la repousser au besoin en s'adaptant au niveau de l'élève permet largement d'augmenter ses chances de succès. En deuxième lieu, au-delà de la qualité de formation sur route, il souhaite également l'interroger au sujet de la formation au code de la route. Ainsi, beaucoup d'auto-écoles traditionnelles proposent deux solutions à leurs clients, un stage intense de trois jours de cours (24 heures en tout) avec un enseignant présent pendant ces 24 heures. Ce stage coûte plus cher, mais permet d'aborder beaucoup de règles afin de mieux préparer l'élève à la route. Ces mêmes auto-écoles proposent parfois aussi le code en ligne (sous-traité à l'éditeur Code Rousseau par exemple), mais les élèves qui choisissent cette formule perdent malheureusement beaucoup de temps en leçons de conduite lorsque certains points précis sont abordés. Lorsqu'on effectue une enquête en profondeur en contactant directement La Poste et SGS qui travaillent avec les plateformes pour le code ou en se renseignant auprès des inspecteurs qui ont l'habitude d'examiner leurs élèves en conduite, les retours sont très insatisfaisants : il y a un problème qualitatif majeur. De fait, le *low-cost* n'est donc pas toujours moins cher. Ainsi, il est important d'être prudent devant les « solutions miracles » de certains de ces établissements en ligne qui proposent par exemple des leçons de 45 minutes en prétextant qu'une vidéo de 15 minutes permet de compléter l'heure. Cette pratique est difficilement admissible. C'est même une forme de tromperie. À titre de comparaison, il faut évidemment étudier comment se déroule une heure de conduite auprès d'une auto-école traditionnelle : l'élève s'installe, pendant ce temps son enseignant définit les objectifs de la leçon en l'adaptant au niveau de l'élève. À l'issue, un « débriefing » personnalisé est réalisé. L'intérêt de personnaliser le bilan semble indispensable ! Et dans le cadre de ce bilan les professionnels aguerris prescrivent quelques-unes de leurs vidéos pédagogiques (que l'élève reçoit ensuite par e-mail). Ces vidéos, c'est l'enseignant qui choisit lesquelles sont envoyées à l'élève en fonction de son niveau et de ses difficultés ou des points qui seront prochainement abordés. Donc, quand certains vendent une « séance révolutionnaire » 45 minutes de conduite + 15 minutes de vidéo, les auto-écoles traditionnelles proposent de vraies heures de conduite avec bilan personnalisé et vidéos « devoir maison » à consulter en complément. Ces leçons de 45 minutes sont vendues 37 euros par l'une de ces « auto-écoles en ligne » soit, ramenées au coût horaire, 50 euros de l'heure soit l'un des prix horaires les plus chers du marché. Il souhaite donc savoir ce que le Gouvernement compte faire pour éviter que ne se développent de fausses promesses sur le marché des auto-écoles, que l'on garantisse la permanence dans la durée d'un véritable réseau de proximité qui disposera d'un local facilement accessible par les élèves comme c'est aujourd'hui le cas avec les auto-écoles traditionnelles qui sont présentes à travers la France et qui garantissent un maillage territorial efficace dans l'intérêt des citoyens qui recherchent la proximité et la véritable qualité de service, d'autant que, il ne faut jamais l'oublier, ce qui est *in fine* en jeu, c'est aussi la sécurité routière et par voie de conséquence, la protection

véritable de l'ensemble des citoyens.

Texte de la réponse

L'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur ne peut être organisé que « dans le cadre d'un établissement agréé » (article L. 213-1 du code de la route), l'école de conduite. Cet agrément est délivré par le préfet de département du lieu d'établissement et en l'état actuel du droit, rien ne s'oppose à ce qu'un établissement agréé dans un département dispense des cours sur tout ou partie du territoire national. Ainsi, la réglementation du code de la route ne doit pas être un obstacle à l'émergence de nouveaux modèles économiques, dès lors que l'enseignement dispensé permet aux apprentis conducteurs d'apprendre à conduire en toute sécurité et de se présenter avec les meilleures chances de réussite à l'examen. Ces plateformes peuvent en outre constituer un complément à l'offre proposée par les écoles de conduite de proximité dont le maillage territorial est essentiel en ce sens qu'il favorise le lien social. Afin de réaliser un état des lieux, le Gouvernement a souhaité, dès le second semestre 2018, engager une réflexion sur l'éducation routière en France. Dans ce cadre, Madame Françoise DUMAS, députée du Gard, a été chargée de dresser le bilan des réformes mises en place par la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques et de formuler des recommandations. Ainsi, le constat de baisse des inscriptions depuis le lancement des auditions doit être relativisé. En effet, il s'agit d'un phénomène cyclique et ce nombre diminue chaque année entre octobre et décembre. A titre d'exemple, en octobre 2017 et 2018, on comptabilisait environ 93 000 inscriptions au niveau national. Ce nombre passait à 59 000 en décembre 2017 contre 56 000 en décembre 2018, soit une baisse de 5 % sur la même période de référence. Enfin, on constate une stagnation entre janvier 2018 et janvier 2019 à hauteur de 74 000 inscriptions. Le Gouvernement restera cependant vigilant sur le suivi statistique et les questions d'accès à la mobilité. La formation à la conduite et à la sécurité routière est une priorité du Gouvernement. Elle est un levier de changement très puissant des comportements sur la route. Le permis de conduire est pour beaucoup une nécessité absolue, notamment dans l'accès à l'emploi. L'ambition de l'éducation routière est de former des conducteurs sûrs pour eux-mêmes et pour autrui, responsables et respectueux de l'environnement, au-delà de la seule réussite aux épreuves du permis de conduire, qui n'est qu'une étape et non une finalité. À ce titre et dans le cadre de la mission parlementaire sur l'éducation routière en France qui a rendu son rapport au Premier ministre le 12 février 2019, des réflexions ont été engagées en lien avec les organisations professionnelles du secteur de l'éducation routière. A l'issue du grand débat national, le Gouvernement indiquera des orientations, en concertation avec toutes les parties prenantes, permettant d'accroître la transparence de l'information à travers notamment l'affichage harmonisé des prix et des taux de réussite de tous les établissements. L'objectif est de garantir, dans le temps et en tous points du territoire, une bonne formation des jeunes conducteurs et une meilleure accessibilité à l'examen en termes de délais et de prix. Afin d'avoir une meilleure analyse des enjeux locaux et de l'impact pour les bénéficiaires, le Gouvernement engagera un certain nombre d'expérimentations au plus près du terrain.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Hetzel](#)

Circonscription : Bas-Rhin (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17165

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 février 2019](#), page 1550

Réponse publiée au JO le : [30 avril 2019](#), page 4098