

## LE DOSSIER DU LUNDI

## L'auto sans école, c'est possible

• Deux écoles expérimentales de conduite viennent d'ouvrir à Metz et Forbach. C'est le fait de Marc Camiolo, qui a mis au point une méthode d'apprentissage dont le caractère légal a été validé par les autorités.

• Certains Français passent leur permis à l'étranger, profitant de législations différentes. Le passage par une auto-école est obligatoire au Grand-Duché mais le voisin belge laisse le choix depuis près de 40 ans.

• Les professionnels de l'automobile ne croient pas aux formules d'apprentissage sans auto-école et rappellent que l'obtention du permis de conduire est avant tout un enjeu de sécurité routière. Même si le prix reste « le nerf de la guerre ».

La Belgique formule à part

## Enseignant à contre-sens

le chiffre

580 €



France, Belgique, Luxembourg, d'un pays à l'autre, la législation est différente. Tant que Bruxelles ne s'en mêle pas !

Photo archives/ Gilles WIRTZ

Les forums sont nombreux sur la toile à inviter le Français économe à passer son permis de conduire de l'autre côté des frontières. Pour se contenter, à son retour, de l'échanger contre un permis français. Sachant que cette dernière opération reste facultative pour les permis passés dans les pays de l'Union européenne.

Reste ensuite à comparer les prix mais il est évident que la formule du candidat libre, lorsqu'elle est possible comme en France, reste la moins onéreuse. Tout près de chez nous, la Belgique, même si elle travaille actuellement sur une réforme en profondeur de sa réglementation, autorise sa jeunesse, âgée au moins de 17 ans, à apprendre à rouler avec un conducteur de son choix.

## Trois ans sans examen

Ce doit être « une personne qui doit même avoir le permis de conduire depuis au moins huit ans », confirme Benoît Godart, porte-parole à Bruxelles de l'Institut belge pour la sécurité routière. « Il s'agit de ce qu'on appelle la filière libre. Le jeune est alors habilité à conduire mais la validité de ce permis dit "provisoire" n'est que de trois ans. C'est-à-dire qu'il devra alors se présenter à l'examen avant cette échéance. »

Comme en France, le Belge peut également opter pour un apprentissage en auto-école

qui l'obligera à totaliser au moins 20 heures de conduite avant l'examen. Statistiquement, la Belgique enregistre un 50/50 quant à la part de personnes passant leur permis en candidat libre ou avec un formateur professionnel. On est loin de l'époque où il suffisait de jurer sur la bible son savoir-faire au volant pour obtenir le droit de se lancer sur l'asphalte !

## Strictement encadré

Le Luxembourg, de son côté, offre un cadre plus strict. Même si l'élève a la possibilité d'apprendre à rouler avec un parent dès l'âge de 17 ans, il devra, *in fine*, se plier à une réglementation ne permettant pas la candidature libre. « Le nombre d'heures de conduite sera sans doute réduit s'il a déjà appris mais il lui faudra tout de même passer par une auto-école pour postuler à l'examen », confirme Isabelle Medinger, directrice de l'ASBL Sécurité routière pour le Luxembourg. Avec un minimum de 12 leçons de conduite.

Au final donc, un permis luxembourgeois vous en coûtera 1 250€ au moins. Idem ou presque en Belgique pour la formule auto-école. En revanche, comme en France, les prix chutent de manière vertigineuse pour les candidats libres.

S.-G. S.

Dans la famille Camiolo, il y a le père qui a monté une florissante entreprise d'auto-école en Moselle. Et le fils qui, lui, s'emploie chaque jour, au grand dam du premier, à ébranler un système plutôt bien rodé. Et en connaissant s'il vous plaît !

Le CV annonce le cerveau du rejeton : auteur d'une thèse de sociologie du risque dans l'éducation routière, chercheur à l'université de Strasbourg sur la sociologie des risques en général, psychologue dans la sécurité (il fait passer les tests psychotechniques aux conducteurs privés de leur permis de conduire). Mais aussi – et c'est là que les idées novatrices du fiston deviennent plus gênantes – enseignant de la conduite automobile et formateur d'enseignants.

## 15 ans d'expérience

Ce qui lui fait dire... « qu'il est urgent d'entreprendre une démarche de développement de ce métier autrement. » Il ne fait d'ailleurs pas que le dire. Il vient d'ouvrir il y a trois semaines deux écoles expérimentales à Metz et Forbach. « Je fais plusieurs constats négatifs sur l'éducation routière telle qu'elle est pratiquée depuis toujours », explique le thésard. Et d'en arriver à une conclusion plutôt définitive : « Elle ne réduit pas les risques, elle les aggrave », ou le fruit de plus de 15 ans d'expérience et de tous les kilomètres parcourus au côté des apprentis. « J'ai également étudié une année

en science de l'éducation pour découvrir un consensus à l'échelle nationale ». Le tout confirmerait les thèses du chercheur qui remet singulièrement en cause le système « auto-école » dans son intégralité. « N'importe qui, détenteur d'un permis d'au moins cinq ans, peut être, après une formation de quelques heures, l'accompagnant d'un élève. De la même façon, n'importe qui peut passer son permis en candidat libre après s'être inscrit en préfecture ». Partant de ce postulat, l'enseignant se propose non pas d'être le boss d'une « boîte à permis » mais d'une boîte à apprendre à conduire un véhicule.

Haro sur les vingt leçons obligatoires ? « Dans mon école, les parents sont formés à apprendre à leur enfant. Ensuite, je ne fais que superviser et donner mon avis sur une aptitude à passer l'épreuve. Le temps qu'il faut ne rentre pas en ligne de compte puisque l'élève fait ses heures de conduite avec son accompagnant non rémunéré », observe Marc Camiolo.

## Trois universités dans l'aventure

Loin d'être sortie de nulle part, la méthode Camiolo a obtenu l'aval du ministère de l'Intérieur, et plus précisément de la Direction de la sécurité et de la circulation routière. En prime, et puisque le chercheur agit aussi sur l'aspect expérimental, trois universités (Strasbourg, Marne-la-Vallée



Marc Camiolo, 36 ans, est une sorte d'infiltré du système. Après l'avoir étudié longtemps, il le démonte aujourd'hui pièce par pièce et crée ses écoles d'apprentissage de la conduite.

Photo Marc WIRTZ.

et Aix-en-Provence) suivent les débuts du Mosellan et en attendent ses conclusions. « Je ne sais pas encore si mon projet est viable. Si ce n'est pas le cas d'ici à trois ans, cela aura été un projet de recherche. Mais j'y crois. »

« École de conduite conviviale » est le nom de baptême des écoles du fils Camiolo

(Edcco). « Il faut sortir d'un système verrouillé qui ne détient pas forcément la vérité sur le bien-conduire. Il n'y a d'ailleurs à mon sens pas de bon conducteur. Les enseignants eux-mêmes commettent des infractions et ont des accidents. Le monopole créé par les entreprises auto-écoles est injuste pour les usagers. Je

fais le pari qu'une partie de la population est intéressée secondairement par le permis et les points. Qu'elle veut simplement prendre le temps de bien apprendre à rouler ». Une sorte, autrement dit, d'école Montessori de la conduite routière. Au grand dam du père...

S.-G. SEBAOUI.

## la phrase « On a connu d'autres initiatives... »

« Ce qui est en question ici, c'est le "professionnalisme". Trop de professionnels (quel que soit leur métier) s'octroient un monopole et une compétence exclusive de leur activité. »

Marc Camiolo, face au scepticisme de membres du CNPA régional.

Marc Camiolo ne fait pas dans le calcul d'apothicaire. Le coût de son permis, s'il admet qu'il sera forcément moindre que dans les auto-écoles, n'est pas son principal souci. En universitaire qui se respecte, le chercheur est au-dessus de ces conditions basses matérielles. Pas nous.

Le petit calcul rapide est d'ailleurs édifiant. 1 500 € en moyenne pour un apprenti qui obtiendrait son sésame du premier coup ; 400 € chez le docteur Camiolo. Tout de même.

De quoi titiller un brin l'une des principales autorités des entreprises d'auto-école, le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) dont le secrétaire général, Philippe Malpèce, s'efforce d'afficher un calme à toute épreuve.

S'il confirme le caractère légal de la démarche, et la possibilité en effet de passer son permis en candidat libre, il ajoute : « Des initiatives comme celle-ci, nous en avons vu circuler depuis 40 ans et la plupart sont mortes toutes seules. On ne peut pas nager à contre-courant. Surtout, je connais peu de parents qui se lanceraient ainsi dans l'aventure avec leurs enfants ». Sauf s'ils sont eux-mêmes formés ? « Un arrêté applicable au 1<sup>er</sup> octobre oblige de toute façon à ce

qu'une formation des accompagnants soit réalisée, mais Monsieur Camiolo ne pourra en former plus que trois tous les cinq ans. » Quant à la différence de coût du permis, non négligeable... « L'argent, c'est le nerf de la guerre mais au final, c'est un choix de l'élève et de ses parents. Je crois qu'il ne faut pas oublier que s'il y a des professionnels de la conduite, c'est pour une seule et bonne raison : la sécurité routière. Il y a un enseignement sur le comportement au volant, le civisme et tout ce qui tourne autour de ce permis. Entrer dans un flot de circulation n'est pas rien. »

« De ce fait, la démarche de Marc Camiolo ne peut être cautionnée par les syndicats tandis que la profession travaille, depuis 40 ans, sur l'écriture d'une législation la plus juste possible pour tous. On sait bien en France qu'il faut toujours un système sur lequel taper pour dire qu'il est trop cher. Pour les auto-écoles, c'est récurrent mais sachez-le, leurs exploitants sont des Smicards lorsqu'ils ont payé toutes leurs charges. Nous allons laisser cette nouvelle initiative se mettre en place et nous verrons bien. »

S.-G. S.

## Les gestes

Près de sept Français sur dix (69%) aimeraient suivre une formation aux gestes qui sauvent adaptée aux accidents de la route, révèle un sondage OpinionWay pour la Croix-Rouge française.

Selon cette enquête, 91% des personnes interrogées estiment qu'il est « important de connaître » ces gestes et 94% pensent que les Français ne les « connaissent pas suffisamment ». Ce sondage révèle la méconnaissance chez les Français « des gestes à effectuer pour donner l'alerte et sécuriser les lieux » d'un accident.

Ainsi, 74% d'entre eux auraient tendance à appeler les secours de leur téléphone portable, « au lieu de privilégier une borne d'appel d'urgence qui permet de localiser immédiatement le lieu de l'accident », explique l'organisation.

De même, alors que 97% des sondés déclarent posséder un triangle de présignalisation, près de la moitié d'entre eux (45%) ignorent la distance réglementaire où le placer, « à savoir à plus de 30 mètres du véhicule accidenté ou en panne », poursuit la Croix-Rouge.

## DEMAIN

dans notre page Auto-Moto



- Mitsubishi ASX, révision automatique
- Citroën DSX : le ton monte...



- Faut-il porter des jeans ?

## MERCREDI

dans notre page Cinéma



- « Elle s'en va » d'Emmanuelle Bercot. Catherine Deneuve porte à bout de bras ce road-movie « réjouissant »...

## JEUDI

dans notre page Multimédia



- GTA 5 : le jeu qui fait du bruit
- Le nouvel Aspire inspire