



N° 2442

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 novembre 2019.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES ET DE  
L'ÉDUCATION SUR LA PROPOSITION DE LOI *relative au passage de l'épreuve  
théorique du code de la route dans les lycées,*

TOME I

AVANT-PROPOS ET COMMENTAIRES D'ARTICLES

PAR M. JEAN-LOUIS BRICOUT,

Député.

---

---

Voir le numéro :

*Assemblée nationale* : 2351.



## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>II. EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	9
<i>Article 1<sup>er</sup></i> : Généralisation du passage de l'épreuve théorique du code de la route dans les lycées.....	9
<i>Article 2</i> : Gage de recevabilité .....	11
<b>ANNEXES</b> .....	13
<b>ANNEXE N° 1 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR</b> .....	13
<b>ANNEXE N° 2 : LISTE DES TEXTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE ABROGÉS OU MODIFIÉS À L'OCCASION DE L'EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LOI</b> .....	15



## AVANT-PROPOS

Chacun convient que posséder le permis de conduire est aujourd'hui pour les jeunes un véritable passeport qui contribue à leur ouvrir les portes de l'emploi, de la culture et du sport, notamment dans les territoires ruraux dans lesquels les transports en commun sont peu développés, voire n'existent pas.

Indépendamment de cette problématique majeure, la sensibilisation à la sécurité routière est aussi essentielle. Elle fait l'objet, depuis de nombreuses années maintenant, d'un apprentissage soutenu au sein des établissements scolaires à différents niveaux, concrétisé par l'attestation de première éducation à la route, APER, pour les élèves de primaire, puis les attestations scolaires de sécurité routière, ASSR, de premier et second niveau, en cinquième puis en troisième.

Cela étant, l'accidentalité des jeunes reste encore très importante : en 2013, les jeunes de 15 à 24 ans représentaient 23 % des victimes soit, proportionnellement, le double de la part qu'ils occupent dans la population française, 12 %. C'est pourquoi, dans le cadre de son objectif de réduction de la mortalité routière à moins de 2 000 tués sur les routes à l'horizon 2020, le gouvernement considérait en 2015 la dimension éducative comme un levier d'action fondamental.

À cet effet, sur la base des résultats d'une expérimentation d'actions de sensibilisation à la sécurité routière menée tout d'abord dans 80 établissements en 2010-2011, puis étendue progressivement, une demi-journée obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière a été instaurée en 2015, après qu'une étude <sup>(1)</sup> relative à l'impact des actions d'éducation routière en lycée sur le comportement des jeunes avait mis en lumière l'importance de renforcer leurs connaissances et de travailler notamment sur la perception des risques – considérée comme une question spécifique à l'adolescence, période de construction de l'individu souvent caractérisée par des comportements transgressifs – et la nécessité de valoriser les bonnes pratiques et les bons comportements. Apprendre à bien se conduire sur la route est aussi une manière d'apprendre à bien se conduire dans la cité et fait partie de l'apprentissage de la vie en société.

---

(1) Voir la circulaire n° 2015-082, « Éducation à la sécurité routière », du 22 mai 2015 de la directrice générale de l'enseignement scolaire

Le ministère de l'éducation nationale avait alors jugé que la modalité à privilégier pour **favoriser la participation active des lycéens** était d'organiser une **sensibilisation en groupes restreints** et que cette action serait assurée par les équipes des établissements, les personnes ressources à ce niveau étant les référents sécurité routière.

C'est une logique identique qui a animé les promoteurs de l'expérimentation lancée en Thiérache dans le cadre du « Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache » signé il y a un an par la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, Mme Jacqueline Gouraud, le président de la région des Hauts-de-France, M. Xavier Bertrand, et le président du conseil départemental de l'Aisne, M. Nicolas Fricoteaux, aux termes duquel « *les pouvoirs publics travailleront (...) à développer une expérimentation pour permettre l'apprentissage et le passage du code de la route dans les établissements scolaires de la Thiérache.* »

D'une certaine manière, il s'agit ni plus ni moins de prolonger les actions entreprises jusqu'alors par le ministère de l'éducation nationale en matière de sécurité routière en donnant aux jeunes scolarisés des classes de seconde la possibilité, dans le cadre de leur temps scolaire, de recevoir un enseignement du code de la route – réparti en dix heures de cours présentiel dispensés par des moniteurs d'auto-écoles et dix heures de coaching assurés par des personnels de l'éducation nationale – orienté vers le passage de l'épreuve théorique du permis de conduire.

Plusieurs éléments de contexte ont fortement plaidé en faveur de cette expérimentation :

– En premier lieu, le caractère fortement rural du département et le fait que l'isolement et le réseau fort peu développé des transports en commun limitent considérablement les possibilités pour les jeunes d'avoir accès à un enseignement du code de la route. Se rendre dans une auto-école lorsqu'ils habitent des villages isolés exige que leurs parents puissent les véhiculer sur des distances parfois longues.

– En second lieu, le fait que la prise en charge financière de cet apprentissage par la région et l'État allège de manière importante l'investissement des familles pour l'obtention du permis par leurs enfants dans un territoire qui est malheureusement socialement parmi les plus défavorisés de France. Le dispositif mis en place permet aux familles une économie estimée à quelque 300 euros.

– Enfin, le fait que dans leur très grande majorité, lors d'une enquête régionale lancée avant l'expérimentation, les jeunes ont exprimé un **vif intérêt pour un enseignement collectif dans le cadre scolaire**, stimulant, facilitant la concentration et l'assiduité, bien plus que l'apprentissage solitaire en ligne *via* les plateformes numériques disponibles depuis ces dernières années, qui peuvent au demeurant être également coûteuses.

Pour récente qu'elle soit, cette expérimentation suscite d'ores et déjà un intérêt considérable de la part des parties prenantes, comme en témoignent les élèves interrogés et les commentaires des chefs des huit établissements scolaires participants ou encore des responsables des auto-écoles qui interviennent sur les sites. Une synergie s'est mise en place qui redonne du sens au métier des formateurs, soutient le réseau local des auto-écoles grâce aux financements publics de la région et de l'État, et motive les élèves qui ne sont plus seuls devant un écran, sans réponse à leurs questionnements éventuels et à leurs difficultés d'apprentissage.

C'est la raison pour laquelle il a paru opportun d'étendre cette expérimentation au territoire national et de réviser en conséquence le code de l'éducation qui dispose actuellement, dans son article L. 312-13, que « *le passage de l'épreuve théorique du permis de conduire peut être organisé, en dehors du temps scolaire, dans les locaux des lycées (...) au bénéfice des élèves qui le souhaitent (...).* »



## II. EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

### **Généralisation du passage de l'épreuve théorique du code de la route dans les lycées**

#### **Rejeté par la commission**

Le présent article vise à intégrer l'enseignement du code de la route et le passage de l'épreuve théorique au cadre scolaire.

#### **1. Droit en vigueur et dispositif proposé**

- L'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi modifie le **second alinéa de l'article L. 312-13 du code de l'éducation**.

Le premier alinéa de cet article dispose, comme cela a été évoqué dans l'avant-propos, que « *L'enseignement du code de la route est obligatoire et est inclus dans les programmes d'enseignement des premier et second degrés.* ».

Le second alinéa a été ajouté par l'article 28 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Il prévoit que, pour les élèves qui le souhaitent et qui remplissent les conditions fixées par le code de la route, le passage de l'épreuve théorique du permis de conduire peut être organisé, en dehors du temps scolaire, dans les locaux des lycées. Toutefois, à ce jour, selon les indications qui ont été données au rapporteur par le ministère de l'éducation nationale, cette disposition ne semble pas encore avoir été appliquée.

#### **2. Les améliorations envisagées**

Les auditions que le rapporteur a tenues, dont la liste figure en annexe 1, l'ont amené à souhaiter amender le texte initial de la proposition de loi pour plusieurs raisons.

Il apparaît en premier lieu que l'expérimentation conduite en Thiérache est encore récente. Consécutivement, il est sans doute prématuré d'en tirer un bilan définitif justifiant de l'étendre sans attendre à l'ensemble du territoire national.

En outre, les problématiques sociales et territoriales à la base de l'expérimentation lancée en Thiérache ne sont pas identiques à celles qui prévalent dans d'autres régions. Des différences importantes existent, concernant la densité du réseau de transports en commun par exemple. Elles peuvent relativiser l'intérêt d'un tel dispositif pour certains territoires dans lesquels la mobilité est plus aisée, dans une région plus urbanisée, *a fortiori* dans une métropole régionale, et le rendre en revanche bien plus pertinent dans un contexte de ruralité.

De même, les blocages identifiés en termes d'accès à la formation et à l'emploi, qui ont contribué à justifier le lancement de l'expérimentation dans le département de l'Aisne, peuvent être moins prégnants ailleurs. Le niveau élevé de pauvreté constaté dans l'Aisne est aussi une donnée qui rend particulièrement cruciale la question du coût du permis de conduire pour les familles, qui reste souvent un luxe, quels que puissent être les dispositifs d'aide existant, tel le permis à 1 euro.

Enfin, la généralisation immédiate de l'expérimentation représenterait un coût non négligeable pour la collectivité publique qu'il convient de prendre en compte.

Pour ces raisons, le rapporteur a considéré opportun de modifier le texte déposé et de présenter un amendement de **nouvelle rédaction de l'article 1<sup>er</sup>**, articulé avec le dispositif institué par l'article 38 de la loi du 26 juillet 2019 pour une école de la confiance, qui a considérablement élargi les possibilités d'**expérimentation prévues par l'article L. 314-2 du code de l'éducation**.

Désormais, le projet d'école ou d'établissement peut prévoir la réalisation d'expérimentations pédagogiques portant sur tout ou partie de l'école ou de l'établissement, d'une durée limitée à cinq ans. L'article précise que ces expérimentations *« peuvent concerner l'organisation pédagogique de la classe, de l'école ou de l'établissement, la liaison entre les différents niveaux d'enseignement, la coopération avec les partenaires du système éducatif, l'enseignement dans une langue vivante étrangère ou régionale, les échanges avec des établissements étrangers d'enseignement scolaire, l'utilisation des outils et ressources numériques, la répartition des heures d'enseignement sur l'ensemble de l'année scolaire, les procédures d'orientation des élèves et la participation des parents d'élèves à la vie de l'école ou de l'établissement. »*

Par ailleurs, l'enseignement du code de la route figure d'ores et déjà à l'article L. 312-13 du code de l'éducation. Toutefois, selon les indications qui ont été données au rapporteur par la direction générale de l'enseignement scolaire, telle qu'elle est mise en application, cette disposition est plus aujourd'hui une éducation à la sécurité routière. Elle ne revêt pas la forme d'un enseignement à finalité diplômante.

Pour le rapporteur, il est donc plus pertinent d'**élargir le champ des expérimentations prévues par l'article L. 314-2 en incluant à la liste des possibilités l'enseignement du code de la route en vue de l'épreuve théorique du permis de conduire et le passage de celle-ci**.

S'agissant plus concrètement des modalités, l'article L. 314-2 prévoit que ces expérimentations peuvent être lancées sous réserve de l'autorisation préalable des **autorités académiques** et après **concertation avec les équipes pédagogiques**, et dans des **conditions définies par décret**, les **collectivités territoriales** étant par ailleurs systématiquement associées à la définition des

grandes orientations des expérimentations menées par l'éducation nationale ainsi qu'à leurs déclinaisons territoriales. Ces aspects sont pour l'essentiel précisément au cœur de l'expérimentation lancée en Thiérache, où les pouvoirs publics sont étroitement associés dans le cadre du Pacte, ainsi que les établissements d'enseignement. En l'espèce, le décret devrait en outre définir les conditions dans lesquelles les chefs d'établissements pourront conclure des conventions avec les auto-écoles amenées à dispenser l'enseignement dans le cadre scolaire.

En conséquence, en lieu et place d'une généralisation immédiate de l'expérimentation en cours au territoire national, ce qui serait sans doute prématuré, il est proposé de modifier le dispositif existant pour laisser aux territoires la liberté de mettre en œuvre une expérimentation d'une durée de cinq ans dans les lycées, selon les conditions répondant le mieux aux besoins de leurs élèves et en fonction de leurs possibilités.

\*

## *Article 2* **Gage de recevabilité**

### **Rejeté par la commission**

Cet article prévoit de gager les pertes éventuelles de recettes fiscales et sociales dues à la mise en œuvre des dispositions de la proposition de loi par une majoration des droits perçus sur les produits du tabac.

L'article 2 est l'article de gage destiné à assurer la recevabilité financière de la proposition de loi au regard des dispositions de l'article 40 de la Constitution.

\*

*La commission ayant rejeté l'ensemble des articles, la proposition de loi est rejetée.*

*En conséquence, en application de l'article 42 de la Constitution, la discussion en séance publique se déroulera sur la base du texte initial de la proposition de loi.*



## ANNEXES

### ANNEXE N° 1 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

*(Par ordre chronologique)*

- Table ronde réunissant des syndicats d'enseignants :
  - **Syndicat national des enseignements du second degré - Fédération syndicale unitaire (SNES-FSU) – M. Jean-Michel Gouezou**, membre du secteur national CPE
  - **Syndicat général de l'éducation nationale-Confédération française démocratique du travail (SGEN-CFDT) – M. Guillaume Touzé**, et **Mme Sylvie Perron**
  - **Syndicat national des lycées et collèges (SNALC-CSEN) – M. Jean-Remi Girard**, président
- **Union nationale lycéenne (UNL) (\*) – Mme Héloïse Moreau**, présidente
- **Délégué interministériel à la sécurité routière – M. Emmanuel Barbé**, délégué interministériel à la sécurité routière, **M. Sélim Uckun**, chef du bureau BFPER à la sous-direction de l'Éducation Routière et du permis de conduire (ERPC)
- **Syndicat national des personnels de direction de l'éducation nationale (SNPDEN-UNSA) – Mme Lysiane Gervais**, et **M. Gwénaél Surel**, secrétaires nationaux

*(\*) Ce représentant d'intérêts a procédé à son inscription sur le répertoire de la Haute Autorité de transparence pour la vie publique s'engageant ainsi dans une démarche de transparence et de respect du code de conduite établi par le Bureau de l'Assemblée nationale.*



**ANNEXE N° 2 :**  
**LISTE DES TEXTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE ABROGÉS OU MODIFIÉS À**  
**L'OCCASION DE L'EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LOI**

<b>Proposition de loi</b>	<b>Dispositions en vigueur modifiées</b>	
<i>Article</i>	<i>Codes et lois</i>	<i>Numéro d'article</i>
1 <sup>er</sup>	Code de la route	L. 312-13