



Document réalisé par la MIP de Louhans ([www.mip-louhans.asso.fr](http://www.mip-louhans.asso.fr))  
avec la collaboration de professionnels

Mars 2014

Mise à jour partielle : 2018

## Fonctions



Le moniteur auto-école est un **enseignant spécialiste de la conduite**. Il a pour mission d'aider des élèves à obtenir leur permis (permis voiture, moto, poids lourds, bus...). Il a aussi un rôle important de sensibilisation aux règles de prudence sur la route.

Son public est essentiellement constitué de **jeunes** (dès 16 ans pour ceux qui font la conduite accompagnée avec leurs parents). Ils peuvent aussi suivre des **adultes** (suite à un retrait de permis par exemple, mais aussi des personnes âgées qui veulent se rassurer).

Le moniteur a surtout un rôle **éducatif**. Il doit faire de l'élève un bon « citoyen de la route » en lui apprenant l'anticipation, la prudence, la maîtrise de soi, le civisme...

### Table des matières

Fonctions	p1
Conditions de travail	p4
Marché de l'Emploi	p4
Formation	p6

## L'enseignement théorique

- Le moniteur doit aider les élèves à assimiler le Code de la Route. Les élèves doivent en effet réussir un examen comportant 40 questions pour valider le Code.
- Le moniteur peut organiser des cours collectifs. Il peut se servir de différents supports comme des vidéos ou des DVD. Il anime la séance en expliquant les réponses, en faisant participer les élèves...
- Le moniteur doit donc connaître parfaitement la réglementation (qui est susceptible d'évoluer), les pièges contenus dans certaines questions... Il doit être capable de donner des explications simples et compréhensibles par tous.
- Il n'enseigne pas que le Code de la Route (la signalisation...), il explique aussi les distances de freinage, l'éco-conduite, le fonctionnement du véhicule, les temps de réaction, les effets de l'alcool au volant...

C'est le moniteur qui propose les candidats qu'il juge prêt à l'examen du Code.

**Attention !**  
L'enseignement du Code est souvent assuré par l'exploitant de l'auto-école ou un moniteur en particulier : les autres moniteurs font principalement de la conduite.

**Véronique, monitrice auto-école (permis B)**

### Un métier choisi dans le cadre d'une reconversion professionnelle

Véronique est monitrice depuis 5 ans. Elle travaillait auparavant dans une usine. « A 40 ans, j'ai choisi de me reconverter dans ce métier qui m'a toujours attiré. Je ne regrette pas, je ne voudrais retourner à l'usine pour rien au monde. Ce métier est fatiguant, stressant, voire dangereux car les accidents sont nombreux, mais très gratifiant aussi quand des élèves obtiennent leurs permis. Et le contact avec les jeunes me plaît beaucoup, même si certaines fois c'est plus difficile. Le jour où j'ai peur, j'arrête ! Mais heureusement ce n'est pas le cas. »

### Un apprentissage par étape

Véronique nous invite à assister à un cours de conduite avec l'un de ses élèves, Dary. « Il est en conduite accélérée, c'est-à-dire qu'il suit des cours de code et de conduite de manière intensive pour se présenter à l'examen du permis très rapidement. Aujourd'hui, il a une leçon de 2 heures avec moi. Il est suivi par deux moniteurs différents. On doit donc être capable de prendre la suite du collègue sans perturber l'élève. De manière générale, un élève n'a pas toujours le même moniteur sauf s'il en fait la demande. Si on arrive à une situation de blocage avec un élève, si on n'arrive plus à communiquer, on passe le relais à un collègue. »

## La conduite

- Le moniteur auto-école donne surtout des cours individuels de conduite (de 1h ou 2h en général). Il est à côté du conducteur et dispose d'un système de doubles pédales pour intervenir si besoin.
- Il évalue le niveau de l'élève pour lui proposer un enseignement adapté. Il lui fait, par exemple, travailler un point qu'il ne maîtrise pas bien ou lui apprend quelque chose de nouveau.
- Il choisit l'itinéraire en fonction des points à étudier : un trajet avec beaucoup de ronds-points, avec des priorités à droite... Il alterne ville, campagne, voire autoroute pour apprendre à l'élève à adapter sa conduite.

Le moniteur enseigne à des débutants, il doit donc être très vigilant au comportement de l'élève tout en surveillant les autres conducteurs, les piétons, la route...

• Il enseigne :

- Les techniques de conduite : tenir le volant, passer les vitesses, freiner, manœuvrer, se placer sur la route, faire les contrôles...
- Comment bien se comporter sur la route : prudence, civisme, respect des autres usagers (motos, vélos, scooters, piétons...).
- L'éco-conduite : comment conduire en préservant l'environnement.

• En fin de leçon, il fait le point avec l'élève pour discuter de ses erreurs, de ses progrès, de ses mauvaises habitudes...

Chaque moniteur est autonome pour développer sa méthode d'apprentissage.

## Du travail administratif

Dans une petite structure, le moniteur est polyvalent : un peu d'accueil, de travail administratif...

Dans une auto-école plus importante, il y aura sans doute des secrétaires (ce travail peut aussi être fait par l'exploitant) : accueil des élèves et des parents, anregistrement des inscriptions en Préfecture, gestion des plannings des élèves...



### Moniteur Groupe Lourds

Témoignage p7

#### Quel public ?

Essentiellement des adultes qui souhaitent obtenir leurs permis groupe lourd (permis poids lourds et/ou bus), souvent pour des raisons professionnelles. C'est un public en général :

- Motivé.
- Titulaire du permis B. Les candidats savent déjà conduire, connaissent le code de la route...

#### Que fait-il ?

• Il intervient généralement sur plusieurs types de formations :

- La préparation au passage des permis.
- La FIMO et la FCO : formations théoriques et pratiques obligatoires pour pouvoir exercer (beaucoup de réglementation). La FCO est une formation obligatoire qui s'adresse à des professionnels du secteur.
- Des diplômes (par exemple des titres professionnels) : formations longues et diplômantes englobant le passage du permis, la FIMO et d'autres aspects théoriques.

• Il assure l'enseignement pratique avec un véhicule équipé de doubles commandes : conduite sur route et manœuvres sur pistes. Contrairement à un moniteur « classique », il intervient auprès de plusieurs stagiaires en même temps. Il apprend aux stagiaires à circuler avec un gabarit particulier de véhicule.

• Il assure l'enseignement théorique : la réglementation, des éléments de mécanique (contraintes de poids à respecter lors du chargement, les régimes moteur...)... Il doit toujours remettre à jour ses connaissances en se formant.

• Il fait de l'animation et de la gestion de groupes.

#### Devenir formateur dans un centre de formation

Le Bepecaser n'est pas obligatoire pour enseigner la FIMO/FCO, un titre professionnel ou un CAP. Une expérience suffit : actuellement 3 ans d'expérience dans les 5 ans qui précèdent.

Mais, dans un souci de polyvalence, les employeurs demandent le Bepecaser.

#### Comment devenir moniteur groupe lourd ?

- Etre titulaire du BEPECASER « tronc commun » et de la mention « groupe lourd » (voir p.11).
- Débouchés importants car ce type de moniteur est assez rare.
- Beaucoup moins de turn-over que pour les autres moniteurs.
- Il est vivement conseillé d'avoir de l'expérience en conduite (bus ou camion) avant de devenir moniteur pour être crédible face aux stagiaires.

#### Quelles conditions de travail ?

- Postes plutôt à temps plein, avec des horaires « classiques » du lundi au vendredi.
- Alternance de périodes en véhicule et en salle.

#### Devenir formateur en entreprise

Certaines entreprises de transport (des entreprises de taille importante) possèdent leur propre formateur.

• Ces formateurs n'enseignent que la FCO. Ils doivent être titulaire :

- Du BEPECASER (avec la mention « groupe lourd ») + 5 ans d'expérience
- OU d'une expérience professionnelle de conduite d'au moins 3 ans dans les 5 ans qui précèdent.
- OU, depuis plus de 5 ans, d'un diplôme dans le transport (TP, CAP, BEP de Conducteur)

• Ils travaillent sous couvert d'un centre de formation qui leur délivre un agrément.

• L'activité formation doit représenter 50% du temps de travail du formateur (FCO, formations à l'éco conduite...), ce qui n'est possible que si l'entreprise a beaucoup de chauffeurs.

L'enseignement du permis est constitué de 4 étapes :

Etape 1 : maîtriser la voiture à allure lente ou modérée, le trafic étant faible ou nul.

Etape 2 : choisir la position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction.

Etape 3 : circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération.

Etape 4 : connaître les situations présentant des difficultés particulières.

Il faut les valider une par une et dans l'ordre. Dany en est à l'étape 2.

#### Faire le point sur la leçon précédente

Véronique le laisse s'installer, régler son siège, ses rétroviseurs... Pendant ce temps, elle regarde son livret de conduite et consulte les notes prises lors du dernier cours : « Alors, on va vérifier que les choses vues la dernière fois sont acquises comme le dosage du frein, les contrôles aux intersections, puis on va travailler les angles morts et les sens giratoires. Tu t'es bien installé, c'est bien, tu vérifies que tes passagers sont attachés et on peut y aller. »

Véronique nous explique que l'apprentissage de la conduite se fait de manière progressive : « On avance étape par étape, c'est le moniteur qui décide quand l'élève est prêt et non le contraire. Ce ne sont pas ses parents non plus. Tout ne peut pas être parfait tout de suite, il faut laisser du temps, se répéter... En fonction de la sensibilité de chacun, j'adapte mon discours et ma méthode. Certains ont besoin d'être bousculés alors que d'autres doivent être rassurés ou ménagés. Il faut donc toujours trouver l'équilibre entre diplomatie et fermeté. Il faut aussi toujours être sûr de soi pour imposer ce que l'on veut faire. »

#### Des élèves moins motivés qu'avant

Véronique nous confie que les élèves sont de moins en moins motivés. « Tous les moniteurs le constatent. Avant les jeunes venaient parce qu'ils voulaient absolument leur permis pour s'émanciper, sortir... et ils payaient souvent eux-mêmes. Aujourd'hui, ce sont les parents qui paient. Les jeunes ne sont pas toujours motivés, nous manquent de respect ou ne viennent pas à leurs rendez-vous ! Ils sont aussi beaucoup plus couvés qu'avant et donc ont besoin d'être plus assistés. Il faut vraiment les entourer. Je fais beaucoup de « social » dans ma voiture : les jeunes en profitent pour parler de leurs problèmes, je les écoute, j'essaie de les aider, mais il faut aussi recadrer, on est là pour conduire. »

Véronique doit aussi gérer les parents : « ils sont parfois mécontents, ça ne va pas assez vite... Quand on a des jeunes en conduite accompagnée, il faut que les parents s'investissent, mais acceptent aussi de changer leur manière de conduire. Ils pensent parfois avoir une meilleure méthode. Il faut les voir et leur expliquer que si leur enfant fait comme eux, il n'obtiendra pas le permis. » Véronique essaie de désamorcer les conflits en proposant aux parents d'assister à des cours de conduite : « c'est le meilleur moyen pour qu'ils voient où en est leur enfant. »

# Exploitant



## Rester calme

Dany explique à Véronique qu'il s'est fait mal et qu'il a des difficultés à tourner la tête. « Tu as été chez le médecin ? Tu as de la pomme ? Ce n'est pas grave, tu fais comme tu peux même si tu ne peux pas te retourner complètement. Bon, on va partir à gauche. Tu penses bien à tes contrôles et au clignotant. »

Dany s'engage et arrive à une intersection avec un STOP. « On va aller à gauche, lui dit Véronique, donc pense bien à regarder dans tes rétros. » Dany s'arrête et au moment de repartir, cale. « Ce n'est pas grave, tu te remets vite en route. » Véronique nous explique « ça ne sert à rien de stresser l'élève. Il faut parler calmement et toujours rester zen. Un moniteur doit être patient. Je suis en voiture comme dans la vie : je pense que c'est totalement inutile et contre-productif de crier. Par contre, je deviens de plus en plus exigeante et donc moins sympa quand on approche du permis. Si au bout de plusieurs heures de conduite, l'élève fait toujours d'énormes fautes sur des choses de base, je vais lui remonter les bretelles. Je suis là pour le préparer à avoir son permis. Si les élèves que je suis échouent sans cesse, je vais devoir rendre des comptes à mon patron, aux parents... Par contre, quand un élève réussit ou qu'on reçoit des compliments de l'inspecteur du permis de conduire, c'est très agréable. »

## Avoir un bon contact

La majorité des élèves de Véronique sont des jeunes, voire des ados lorsqu'ils ont choisi la conduite accompagnée. « Il faut s'adapter à chacun, au tempérament... L'élève doit se sentir bien et ne pas venir en cours la boule au ventre. Quand il se décourage, je le motive, je suis là pour aider. »

## Faire attention aux autres

Aujourd'hui, le moniteur a une mission importante : sensibiliser les futurs conducteurs à la sécurité routière. Véronique nous explique : « Je suis devenue monitrice auto-école parce que je veux que les routes deviennent plus sûres et ça passe par un bon enseignement à la base. J'ai malheureusement perdu des membres de ma famille dans des accidents. Je sais que la route est dangereuse et j'essaie de l'expliquer à mes élèves. En tant que moniteur, j'enseigne la technique de la conduite : comment s'installer au volant, tenir et tourner le volant, comment se placer, démarrer et s'arrêter, changer de vitesse, freiner et accélérer. Mais ce n'est pas tout, je fais de la prévention en enseignant comment devenir un bon conducteur. Bien conduire ne se limite pas à la voiture, il faut aussi prendre en compte d'autres paramètres. C'est pourquoi j'informe sur l'alcool au volant, les accidents de la route, la fatigue, la vitesse, la vigilance... Il faut que l'élève prenne conscience des dangers. »

Véronique indique à Dany de prendre la prochaine à droite. « C'est bien, tu as bien fait tes contrôles. Il faut aussi valoriser ce qui est réussi. Si je ne pointe que les choses qui ne vont pas, c'est démotivant pour l'élève. On va continuer et on va prendre à gauche. Tu fais bien attention à ton placement. Si tu vas à gauche, tu fais comment ? » « Je serre à gauche » lui répond Dany. « Oui, alors pourquoi tu ne le fais pas ? Si tu serres à gauche, tu envoies une information aux véhicules qui te suivent, notamment les scooters. Tu dois toujours faire

## Fonctions

Un exploitant assure souvent à la fois la formation (théorique et pratique) des élèves et la gestion de son établissement.

## L'agrément

Il faut obtenir un agrément préfectoral (arrêté du 08/01/2001 et Code de la Route R213-2). Les conditions requises sont :

- Etre âgé d'au moins 23 ans.
- Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation prononcée par une juridiction française ou par une juridiction étrangère à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle pour l'une des infractions décrites à l'article R212-4 du code de la route.
- Justifier de la capacité à gérer un établissement de la conduite en présentant :
  - un diplôme ou un titre d'un niveau III (Bac+2) minimum dans les domaines juridique, économique, comptable ou commercial.
  - OU une attestation de formation spécifique à la gestion d'un établissement d'enseignement de la conduite délivrée par un organisme agréé (liste des centres de formation à la capacité de gestion disponibles auprès de la Préfecture).
- Justifier de garanties minimales concernant les locaux (bail de location), les véhicules (contrat de location ou bons de commande), les moyens matériels et les modalités d'organisation de la formation.
- Justifier de la qualification des personnels enseignants qui doivent être titulaires d'une autorisation d'enseigner en cours de validité.

L'agrément est à renouveler tous les 5 ans (l'exploitant doit, entre autres, suivre un stage de réactualisation des connaissances).

L'obligation de justifier d'une expérience professionnelle en tant que moniteur auto-école n'est plus obligatoire.

Il existe un type d'auto-école appelée « auto-école sociale ». Elle a une mission d'insertion. Elle aide des personnes en difficulté (jeunes sans qualification, chômeurs, mères célibataires...) à passer le permis à moindre coût.

Le public est différent de celui d'une auto-école traditionnelle : le moniteur doit adapter sa pédagogie et son approche.

## Le local

Le local doit :

- Posséder une entrée indépendante de toute autre activité.
- Comprendre au minimum une salle pour l'inscription des élèves et une autre à l'enseignement.
- Disposer d'une superficie totale minimale (accueil et enseignement) de 25m<sup>2</sup>.
- Répondre aux normes d'hygiène, de sécurité et d'accessibilité.

## L'essentiel à connaître

La création d'entreprise est le mode d'installation le plus courant. Attention à la concurrence, à l'emplacement (un lycée à proximité est un plus par exemple)...

### ● Quels investissements ?

- Le parc automobile et/ou moto.
- Matériel de bureau, équipement vidéo, TV...

### ● Quels frais ?

- Les frais d'essence et d'entretien des véhicules (150€ par mois et par voiture).
- Les assurances (1 500€ minimum par an par voiture).
- Les charges de personnel (salaires, cotisations...).

59% des auto-écoles durent plus de 5 ans.

Pour trouver des annonces d'entreprises à racheter :

- [www.cession-commerce.com](http://www.cession-commerce.com)
- [www.tribune-auto-ecoles.fr](http://www.tribune-auto-ecoles.fr)

# Conditions de travail



- Des journées longues : entre 9 et 10 heures par jour (8h-12h et 13h-19h) essentiellement en voiture (il peut donc travailler dans un environnement bruyant). Il commence tôt et finit tard pour être disponible aux heures où les élèves ne sont pas en cours ou ne travaillent pas. Il fait donc beaucoup d'heures les samedis, les mercredis et pendant les vacances scolaires.
- Un travail stressant :
  - Pression des élèves et des parents qui veulent payer le moins possible d'heures de conduite.
  - Impatience et comportements parfois dangereux des autres automobilistes.
  - Risques liés à la conduite : accidents... Il est en voiture avec des personnes qui sont en phase d'apprentissage !

Il exerce un métier soumis aux aléas du temps : les conditions de conduite changent selon les heures, les jours, les saisons (brouillard, nuit, soleil, verglas, neige...).

Les moniteurs constatent que les jeunes sont de moins en moins motivés ce qui a pour conséquences des annulations de rendez-vous, un certain manque de respect vis-à-vis des moniteurs...

## • Quelles qualités ?

- Le sens de la pédagogie : il enseigne la technique mais surtout les responsabilités du conducteur.
- Attention, ne pas faire ce métier parce qu'on aime conduire : c'est le candidat et non le moniteur qui est au volant !
- Le goût du contact, notamment avec les jeunes qui constituent la majorité de ses élèves.
- La patience : le moniteur doit souvent se répéter.
- Des réflexes : il peut être amené à réagir rapidement (prendre le volant, freiner...) pour éviter un accident.
- La maîtrise de soi à cause du stress. Les candidats peuvent avoir des réactions imprévues (stress, agressivité, peur...).
- De grandes capacités d'adaptation, d'ouverture d'esprit et de diplomatie : il rencontre des élèves très différents.
- Une bonne résistance physique et un bon équilibre psychique.
- Des qualités rédactionnelles pour remplir les documents de suivi pédagogique, préparer des cours...
- La ponctualité : il doit savoir gérer son temps.

## ! Contre-indications

- Problèmes d'élocution
- Problèmes circulatoires
- Maladies de la colonne vertébrale

attention aux autres, surtout aux scooters. Tu sais, on peut conduire un scooter dès 14 ans et ils ne font pas toujours attention quand ils circulent : ils doublent n'importe où, ils ne portent pas leur casque... C'est à toi de faire attention à eux, parce que si tu en renverses un, ça peut être très grave et tu ne t'en remettras pas, d'accord ? Tu ne dois pas être surpris et ne pas surprendre. »

## Responsabiliser aussi les adultes

Véronique suit aussi parfois des personnes possédant déjà le permis de conduire. « Ils ont besoin d'une piqûre de rappel. Une fois le permis en poche, les conducteurs prennent de mauvaises habitudes ou oublient ce qui leur a été enseigné, sans parler des évolutions du code de la route dont ils n'ont pas forcément connaissance. »

## De la pédagogie

Véronique emmène Dany se garer dans un endroit tranquille. « Tu te gares : point mort et frein à main. On va voir les angles morts. » Véronique se tourne vers Dany :

- « Alors, un angle mort, qu'est-ce que c'est ? »

- « C'est ce qu'on ne voit pas... » lui répond Dany

- « Oui, ce sont les parties non visibles depuis le poste de conduite. » Véronique lui montre dans le véhicule où se trouvent les angles morts.

- « C'est d'accord Dany ? Alors, pourquoi c'est important... Par exemple tu veux tourner à gauche, tu as mis ton clignotant, mais il a sauté et tu ne t'en es pas rendu compte. Une moto arrive : elle ne sait pas que tu veux tourner. Si tu ne regardes pas dans ton angle mort, tu ne vas pas la voir et c'est l'accident. D'accord ? Alors maintenant je vais te dire dans quelles situations tu vas devoir faire tes angles morts. Il y en a beaucoup, fais attention. »

Véronique lui énumère les différentes situations avant de lui donner un autre exemple : « je vais te raconter ce qui m'est arrivé avec un autre élève. On était sur la voie et on devait tourner à gauche. On attendait parce qu'il y avait des voitures qui arrivaient dans l'autre sens. Une fois la voie dégagée, l'élève a voulu y aller sans contrôler. Je l'ai immédiatement stoppé. Une voiture derrière nous s'était lancée pour nous doubler. L'élève ne l'avait pas vu et on aurait pu la prendre de plein fouet. Il faut donc toujours vérifier ses angles morts ! »

- « Mais la voiture n'avait pas le droit » proteste Dany.

- « C'est vrai, mais les autres conducteurs ne font pas toujours bien. C'est à toi d'anticiper les erreurs qu'ils peuvent commettre. Maintenant je vais sortir de la voiture et je vais me déplacer pour que tu voies où sont les angles morts. Bon, tu ne pars pas sans moi, » dit-elle en riant.

## Une approche très visuelle et concrète

Véronique revient : « On va voir la mise en application dans les sens giratoires. »

Elle sort un schéma et trace des flèches de différentes couleurs. « Je fais très souvent des dessins. Tous les moniteurs ne le font pas, chacun a sa méthode, l'essentiel est que l'élève comprenne. En ce qui me concerne, je privilégie

# Marché de l'Emploi



## • Quelques chiffres en 2012

- 9 971 entreprises (dont 241 en Bourgogne) dont 42% n'emploient aucun salarié et 54% ont entre 1 et 9 salariés.
  - 99% assurent la formation au permis B.
  - 45% la formation aux permis A/A1 (moto)
  - 8% la formation au permis C et 7% au permis CE
  - 6% la formation au permis D et 3% au permis ED.
- 25 563 salariés (dont 676 en Bourgogne), majoritairement en CDI, mais dont 28% sont à temps partiel.

Source : [www.anfa-auto.fr](http://www.anfa-auto.fr)

## • Quels débouchés ?

- Les titulaires du BEPECASER trouvent rapidement du travail après l'obtention de leur diplôme. Ils peuvent notamment commencer par des remplacements l'été.
- Le turn-over est assez important, ce qui libère des postes régulièrement. On ne fait pas toute sa carrière comme moniteur auto-école.

## • Où et comment trouver des offres d'emploi ?

- En faisant des candidatures spontanées.
- En consultant le site de Pôle Emploi (code Rome K2110) ou des sites spécialisés comme [www.tribune-auto-écoles.fr](http://www.tribune-auto-écoles.fr)



## I nspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière

### Que fait-il ?

- Fait passer les épreuves de code et de permis de conduire (permis B, moto, permis du groupe lourd).
- Siège dans les jurys d'examen des futurs moniteurs auto-école et des futurs conducteurs routiers.
- Intervient dans des actions liées à la sécurité routière.

### Comment faire ce métier ?

- Il faut réussir un concours du Ministère de l'Intérieur.

### Quel concours ?

- Concours de catégorie B.
- Accès avec un Bac ou un diplôme équivalent ou une expérience professionnelle. Avoir le permis B depuis plus de 3 ans, sans suspension ou annulation de permis.
- Dates disponibles auprès de la MIP de Louhans ([www.mip-louhans.asso.fr](http://www.mip-louhans.asso.fr), rubrique « concours ») ou sur le site du Ministère de l'Intérieur ([www.interieur.gouv.fr](http://www.interieur.gouv.fr)).

## D élégué au permis de conduire et à la sécurité routière

### Que fait-il ?

- Encadre l'activité des inspecteurs du permis de conduire et des experts : surveillance du bon fonctionnement des centres d'examen du permis de conduire et des expertises, surveillance pédagogique et administrative des auto-écoles, formation d'inspecteurs du permis de conduire...

### Comment faire ce métier ?

- Il faut réussir un concours du Ministère de l'Intérieur.

### Quel concours ?

- Concours de catégorie A.
- Accès avec un diplôme de niveau II (Bac+3) ou une expérience professionnelle.
- Dates disponibles auprès de la MIP de Louhans ([www.mip-louhans.asso.fr](http://www.mip-louhans.asso.fr), rubrique « concours ») ou sur le site du Ministère de l'Intérieur ([www.interieur.gouv.fr](http://www.interieur.gouv.fr)).

## B AFM

*(Brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur) Arrêté du 23/08/1971 modifié par l'arrêté du 09/01/18*

### Que fait-il ?

- Former les futurs moniteurs auto-école au BEPECASER.
- Animer les stages de sensibilisation à la sécurité routière.

### Comment faire ce métier ?

- Attention, pour s'inscrire délai d'1 an après obtention de son diplôme (TP Enseignant...)
- Il faut passer un examen organisé une fois par an
- 3 centres d'examen en France : Paris, Bordeaux et Lyon. Les départements 71, 21 et 58 sont rattachés au centre de Lyon. Le département 89 est rattaché au centre de Paris.
- Examen comprenant :
  - 3 épreuves d'admissibilité : réglementation de la sécurité routière, droit, psychologie.
  - 3 épreuves d'admission : leçon d'enseignement théorique à des élèves en formation BEPECASER, interrogation sur les véhicules automobiles, critique d'une leçon de conduite.
- Préparation possible dans des centres de formation (liste disponible auprès de la Préfecture).
- Attention, examen difficile : taux de réussite de 21% en 2011.

### Cas particulier du BAFCRI

*(Brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions)*

### Que fait-il ?

Il anime des stages de récupération de points.

### Comment faire ce métier ?

Attention ! Cet examen n'est plus organisé actuellement (1 seule session depuis la création de l'examen en 1992).

Ce type de poste est plutôt occupé par des titulaires du BAFM.

### Plus d'informations sur le site :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/>

(Rubriques « Connaître les règles », « Permis de conduire » et « Métiers de la formation à la conduite »)

les approches concrètes et visuelles. L'élève repart avec des feuilles et peut les regarder plus tard. » Elle sort d'un sac une voiture et une moto miniatures pour montrer concrètement à Dany où se situent les angles morts.

Véronique reprend avec Dany : « Alors, quand tu arrives sur un rond-point, tu dois déjà anticiper ta sortie. Si tu sais où tu sors, tu sais comment te placer. Il faut que tu t'imagines qu'il y a deux voies même s'il n'y a pas de marquage au sol. » Véronique lui explique le placement du véhicule en fonction de la sortie.

« Tu dois aussi regarder les passages pour piétons à ton entrée et à ta sortie. Une fois engagé dans le sens giratoire, lorsque tu te prépares à sortir, tu fais tes contrôles, tu mets ton clignotant, tu te places, tu vérifies ton angle mort et tu sors sans oublier les piétons. Attention, dans certaines villes, il y a des voies pour les vélos dans les ronds-points, c'est un élément de plus à prendre en compte. Bon, maintenant, on va mettre tout ça en pratique. »

### Se répéter

Véronique dirige Dany vers un 1<sup>er</sup> rond-point. A l'approche d'un panneau de directions, elle lui dit : « tu vas aller direction centre-ville, tu vois où c'est ? C'est tout droit... Et tu vas faire comment ? » « C'est tout droit, donc je reste à droite. » « Oui très bien ». Dany va enchaîner les passages de ronds-points sur les indications de Véronique : « je lui montre tous les cas de figure, avec toutes les sorties possibles. Au début je lui donne des consignes, puis peu à peu je ne vais plus rien dire, il va se débrouiller tout seul.

Pour devenir moniteur auto-école, il est indispensable d'être pédagogue. C'est un apprentissage qui repose sur la répétition. Il faut faire et refaire pour que les gestes et les comportements deviennent des réflexes : les contrôles, le placement, le freinage... Cela doit devenir naturel. C'est parfois un peu lassant parce qu'on répète toujours la même chose, surtout que je ne fais quasiment que des cours de conduite dans ma journée. »

Dany freine un peu fort, Véronique se moque gentiment de lui. « L'humour c'est important, ça permet de faire des remarques tout en dédramatisant. »

Véronique dit ensuite à Dany de sortir de la ville : « il faut un peu casser le rythme et varier les exercices. Il va se « reposer » un peu en allant sur la route, puis on reviendra sur les sens giratoires pour voir si c'est intégré. »

### Des yeux partout

Véronique nous confie que son métier est stressant : « heureusement je fais du Yoga, ça m'aide beaucoup pour souffler le soir. C'est un métier où il faut gérer plein de choses en même temps : les élèves à qui on donne des explications, les comportements des autres véhicules, des piétons... Les autres conducteurs sont parfois impatients, nerveux ou agressifs. Il faut toujours anticiper sur ce que va faire l'élève, ses erreurs mais aussi celles des autres. Je dois essayer de deviner ce qui va se passer. Par exemple, certains confondent la gauche de la droite ou ne tiennent pas leur trajectoire sur la route. Il m'est d'ailleurs déjà arrivé de me retrouver à gauche ! Il faut regarder partout tout

# Formation



La réforme de cette formation étant très récente, vous trouverez ci-dessous les principaux éléments dont nous avons connaissance.

→ 2016 est la dernière année d'organisation du BEPECASER tel qu'il existait jusqu'à présent.

On distinguait :

- Le BEPECASER « **Tronc commun** » pour enseigner à des élèves qui préparent le permis B.
- Le BEPECASER mention « **2 roues** » pour enseigner à des élèves qui préparent le permis A (permis moto).
- Le BEPECASER mention « **groupe lourd** » pour enseigner à des élèves qui préparent les permis poids lourds ou bus.

→ Le BEPECASER est désormais remplacé par le **Titre professionnel d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière** (qui propose également des spécialités). Ce nouveau diplôme valide un niveau III (Bac+2).

Pour éviter une pénurie de formateurs spécialisés « 2 roues » et/ou « groupe lourd », il reste possible de passer ces deux mentions du BEPECASER **jusqu'au 31/12/19**.

Les textes parus :

Arrêté du 12/04/16

Arrêté du 20/04/16

Une personne titulaire du BEPECASER tronc commun qui souhaite se spécialiser a donc tout intérêt à passer une mention avant 2019.

Après cette date, il sera obligé de repasser l'intégralité du Titre professionnel pour obtenir ces spécialités.

**Autre alternative : la VAE (validation des acquis de l'expérience) pour essayer d'obtenir le diplôme sans passer par la formation.**

## Pré-requis

Aucune condition de niveau !

- Permis B en cours de validité
- Remplir les conditions d'aptitude médicale
- Ne pas avoir subi de condamnations prévues à l'article R 212-4

## Sélection d'entrée

Pas de concours d'entrée, mais les organismes de formation peuvent organiser des tests et des entretiens pour sélectionner les candidats.

## Durée de la formation

- **Titre professionnel** : 1 190h dont 910h de théorie (si nécessaire, cette durée peut être inférieure à 910h) et 280h de stage.
- **Spécialisation 2 roues** : +210h
- **Spécialisation groupe lourd** : +245h

en faisant de la pédagogie, en gardant le sourire... Il faut être très vigilant et c'est fatiguant en fin de journée. »

Les situations stressantes et les conditions de travail varient beaucoup selon la taille de la ville : « dans les grosses villes, il faut gérer les embouteillages, la circulation et l'agressivité des conducteurs. En campagne, c'est évidemment beaucoup plus calme. »

Véronique indique à Dany de tourner à la prochaine intersection à droite. Dany arrive un peu vite et prend mal son virage. Il freine au dernier moment. « Je n'ai pas freiné, il l'a fait avant moi. Je n'interviens qu'en cas de danger, il faut aussi qu'il se fasse un peu peur pour apprendre. Je ne serai pas toujours là. »

De temps en temps, Véronique prend le volant d'une main pour replacer la voiture : « on partage la route Dany, fais attention à ne pas chevaucher la voie des autres, c'est éliminatoire au permis. On a tous une place sur la route, ne l'oublie pas. »

### La fin du cours

Véronique demande à Dany de rentrer : « tu connais le chemin ? » « Oui je pense » « Ah non ! Tu dois être sûr. Si tu réponds oui à l'inspecteur et que tu te trompes, tu perds des points. »

Dany se gare. Véronique reprend son livret et son dossier : « tu as bien avancé aujourd'hui, même s'il y a quelques petites choses à revoir. Maintenant tu dois savoir à quelle vitesse arriver sur une intersection et comment te placer. Je ne te le dirai plus, ça doit être acquis. Par contre la prochaine fois on reverra les sens giratoires avant d'aborder de nouvelles choses. »

### Le Code

Il est 17h, mais la journée de Véronique n'est pas finie. Elle doit assurer un cours de code. « De 17h à 19h, je vais faire du code avec un groupe d'élèves. C'est assez rare, car ici un seul moniteur assure les cours de Code, en alternance avec la conduite. Les autres ne font que de la conduite. Mais le moniteur qui s'occupe du code est absent aujourd'hui, je le remplace. Vous voulez m'accompagner ? »

En arrivant Véronique salue la dizaine d'élèves présents. Elle demande si tout le monde est équipé du boîtier qui enregistre les réponses, comme lors de l'examen. Elle vérifie que tout le monde connaît les consignes. Elle lance une session de 40 questions. Pendant le temps de l'exercice, elle prend des notes et demande plusieurs fois le silence. C'est terminé. « Alors vous pensez avoir fait combien de fautes ? » Véronique reprend les questions une par une en demandant à chaque fois à un élève de donner la réponse. « Vous avez compris la réponse ? Vous voulez une explication ? C'est super, vous êtes trop forts ! » Véronique va continuer jusqu'à la 40<sup>ème</sup> question, puis enchaîner sur une 2<sup>ème</sup> série de questions.

### Des contraintes, mais aussi de l'autonomie

Le métier de moniteur auto-école est contraignant surtout à cause des horaires. Un moniteur peut en effet enchaîner plusieurs heures de conduite à la suite de 8h à 12h et de 13h à 19h. Il bénéficie chaque semaine d'une journée et de deux matinées de repos.

## Programme

- Le Titre professionnel est découpé en 2 CCP :
  - CCP1 « **Former des apprenants conducteurs par des actions individuelles et collectives, dans le respect des cadres réglementaires en vigueur** » : construire et préparer le scénario d'une séance individuelle ou collective de formation, animer une séance, repérer les difficultés d'apprentissage...
  - CCP2 « **Sensibiliser l'ensemble des usagers de la route à l'adoption de comportements sûrs et respectueux de l'environnement** » : analyser une demande relative à une prestation de sensibilisation, construire, préparer, animer une action de sensibilisation... Il intervient auprès d'enfants et d'adolescents en établissement scolaire, un public senior, des salariés d'entreprise...
- Stages : 2 périodes en entreprise (140h minimum par stage). 1 stage pour chaque CCP.
- Il existe aussi 2 CCS (certificats complémentaires), l'un pour les 2 roues et l'autre pour le groupe lourd.

« Il faut toujours être disponible. Nous sommes dépendants des horaires des élèves. Certaines journées sont plus demandées que d'autres : le mercredi après-midi, le vendredi après-midi, le samedi et surtout les fins de journée. Les élèves sont aussi beaucoup plus disponibles pendant les vacances scolaires et vu notre situation géographique nous sommes concernés par deux zones.

Par contre, nous bénéficions d'une grande autonomie. C'est un avantage du métier. Une fois en voiture, c'est nous qui fixons les objectifs et qui décidons de ce qu'on va faire avec l'élève. »

**Loïc, formateur  
groupe lourd**

### La volonté de devenir formateur

Après un Bac+2 en science et génie des matériaux et des difficultés pour trouver un emploi, Loïc a décidé de passer ses permis poids lourds. « J'avais déjà en tête le projet de devenir formateur ou d'ouvrir une petite entreprise de transport. Le dirigeant de l'auto-école où j'ai passé mes permis m'a dit d'acquiescer un peu d'expérience en conduite puis de revenir le voir, ce que j'ai fait. J'ai donc roulé pendant 3 ans en transport frigorifique, ce qui m'a permis d'être confronté à la réalité du métier de conducteur. J'ai fait un CIF (congé individuel de formation) pour passer le BEPECASER « Tronc commun » et j'ai enchaîné sur le permis D que je ne possédais pas et qui est nécessaire pour devenir moniteur « groupe lourd ». J'ai été embauché en auto-école où j'ai d'abord enseigné pendant les 2 mois d'été le permis B, avant de passer à l'automne ma mention « groupe lourd. »

L'auto-école de Loïc est un important centre de formation qui propose tous les permis et des formations professionnelles. « Pour la partie « groupe lourd », nous sommes 8 moniteurs permanents, tous en CDI à temps plein. Nous faisons aussi appel à des intervenants extérieurs sur certains stages. »





### Une expérience indispensable

En théorie, il est possible d'enchaîner le passage des permis, puis du BEPECASER et des mentions et d'exercer ensuite comme moniteur, mais Loïc ne le conseille pas. « Vous pouvez enseigner sans avoir aucune expérience de la conduite. Mais c'est une mauvaise idée, car vous ne serez jamais crédible. Si vous demandez à un élève de faire une manœuvre et que vous n'êtes pas capable d'en faire la démonstration, vous perdez immédiatement le respect et la confiance des stagiaires. Il faut savoir de quoi vous parlez, particulièrement lorsque vous êtes face à des conducteurs expérimentés dans le cadre de la FCO. »

## Examen en fin de formation

Pour chaque CCP :

- CCP « **Former des apprenants conducteurs par des actions individuelles et collectives, dans le respect des cadres réglementaires en vigueur** » :
  - Mise en situation professionnelle (2 heures) : Animation d'une séance collective de formation à la sécurité routière (1heure) / Animation d'une séance individuelle de formation à la conduite d'un véhicule léger (1heure)
  - Entretien technique (1 heure) : un entretien portant sur les prestations du candidat lors de la mise en situation professionnelle
- CCP « **Sensibiliser l'ensemble des usagers de la route à l'adoption de comportements sûrs et respectueux de l'environnement** » :
  - Présentation d'un projet réalisé en amont de la session (30 mn) : à partir d'un support numérique projetable, le candidat présente, oralement une action de sensibilisation qu'il a réalisée en entreprise
  - Entretien technique (1 heure) : les évaluateurs questionnent le candidat sur sa présentation orale (30mn). Ils questionnent le candidat sur le document présentant l'analyse et la réponse à la demande de l'action de sensibilisation à la sécurité routière réalisée en entreprise (30 mn)

Dpt	Organisme de formation	Détails
21	<b>Auto Ecole Notre Dame</b> Chemin de la Noue 21600 LONGVIC 03 80 30 88 74 	<u>Dates</u> : 29/10/18 au 28/06/19 (inscriptions avant le 28/09/18) <u>Durée</u> : 1 190h dont 280 en entreprise <u>Sélection</u> : Aucun niveau de diplôme n'est exigé. Sélection sur test écrit et entretien de motivation individuel. <b>Coût</b> : formation financée et pouvant ouvrir droit à rémunération par le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté (en 2018)
25	<b>LLERNA FC</b> ZI de Chemaudin 25320 CHEMAUDIN 03 81 58 47 03 	<u>Dates</u> : 14/05/18 au 15/02/19 (18 places). Inscriptions jusqu'en avril 2018 <u>Durée</u> : 1 260h dont 280 en entreprise <u>Pré-requis</u> : permis B, niveau Bac souhaitable <u>Sélection</u> : tests + entretien <b>Coût</b> : formation financée et pouvant ouvrir droit à rémunération par le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté (de 2017 à 2019)
39	<b>Greta Jura</b> 1 Rue Anne Frank BP 80031 39001 Lons-le-Saunier 03 84 86 90 00 	<u>Dates</u> : 10/09/18 au 04/06/19 (10 places). Inscriptions jusqu'au 09/06/18. <u>Durée</u> : 1 190h dont 280 en entreprise <u>Pré-requis</u> : diplôme de niveau V (CAP/BEP), permis B, 20 ans minimum <u>Sélection</u> : tests + entretien <b>Coût</b> : formation financée et pouvant ouvrir droit à rémunération par le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté (de 2017 à 2019)
58	<b>EFCASER</b> 122 rue des Montapins 58000 NEVERS 03 86 21 40 22	<u>Dates</u> : mai à décembre 2019 <u>Durée</u> : 1 190h dont 280 en entreprise <u>Pré-requis</u> : culture générale niveau Bac souhaitable <u>Sélection</u> : tests + entretien <b>Coût</b> : 9 374, 40€
71	<b>Espace Formation et Prévention</b> Bat LB 3 1 avenue de Verdun 71100 CHALON SUR SAONE 06 66 33 41 40	<u>Dates</u> : en général démarrage entre janvier et mars chaque année 2019 : 04/02/19 au 19/11/19 <u>Durée</u> : 1 190h dont 280 en stage <u>Sélection</u> : aucun test ne conditionne l'entrée en formation à ce jour. <u>Les qualités requises</u> : savoir écrire lisiblement, bonne expression orale, avoir une attitude sociable, posséder de bonne capacité d'apprentissage <b>Coût</b> : 7 200 TTC (hors préparation aux épreuves de l'examen)
89	<b>AAC Formations</b> 27 rue des Prés Coulons 89000 AUXERRE 03 86 46 21 22	<u>Dates</u> : 24/09/18 au 07/06/19 Réunion d'information suivie des tests en juin 2018 <u>Durée</u> : 1 162h dont 280 en stage <b>Coût</b> : 8 775, 89€ TTC (frais d'examen inclus)
90	<b>EDUCAVISION, Auto-Ecole Baumler</b> 3 rue de la 1ère armée 90000 BELFORT 03 84 26 00 48 	<u>Dates</u> : 01/10/18 au 27/06/19 (12 places). Inscriptions jusqu'à mi-septembre 2018 <u>Durée</u> : 1 190h dont 280 en entreprise <u>Pré-requis</u> : 20 ans minimum, permis B, aucun niveau requis mais Bac souhaitable <b>Coût</b> : formation financée et pouvant ouvrir droit à rémunération par le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté (pour 2018)

## Des formations variées

Loïc fait le point sur les formations enseignées par le centre. « Nous préparons entre autres les candidats au passage des permis C et CE pour la conduite des camions et du permis D pour le bus. Cela passe par des cours théoriques, des manœuvres sur piste - on parle de « plateau » - et de la conduite sur route.

Mais les permis ne suffisent pas. Pour avoir le droit d'exercer, un conducteur doit ensuite obtenir la FIMO qui dure 4 semaines. C'est une formation obligatoire qui doit lui permettre d'exercer son métier dans le respect de la sécurité et de la réglementation professionnelle. Puis, tous les 5 ans, les conducteurs doivent renouveler leur FIMO, on parle alors de la FCO qui se déroule sur 5 jours. La FIMO et la FCO, c'est beaucoup de théorie en salle et un peu de conduite. »

Il existe également des diplômes de conducteurs routiers. « Ici, nous proposons des titres professionnels de conducteur pour le transport de marchandises et le transport de voyageurs. Dans le cadre de ces diplômes, les stagiaires passent leur permis, la FIMO et suivent d'autres cours pour les préparer au métier de conducteur. C'est une formation longue qui dure plusieurs mois. »

## Etre polyvalent et adaptable

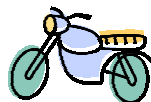
Le titulaire du BEPECASER peut intervenir sur toutes ces formations. « Il faut vraiment beaucoup de polyvalence, car chacune de ces formations nécessite une adaptation de la part du moniteur. Le contenu de chaque formation est différent, le public aussi. Parfois, c'est un enseignement presque individuel, parfois nous gérons un groupe. On doit être capable de tout faire, c'est aussi ce qui évite la routine et ce qui fait l'intérêt du métier. Aucune journée ne se ressemble, c'est très varié. La politique de l'entreprise est d'ailleurs de ne pas spécialiser les moniteurs : sur une même journée, un moniteur peut faire de la FIMO, puis enchaîner sur plusieurs heures de conduite, il peut montrer des manœuvres sur un bus comme sur un camion. On alterne aussi enseignement en salle, sur piste, sur route... On s'adresse à des conducteurs expérimentés mais aussi à de nouveaux candidats plutôt masculins s'il s'agit des permis poids lourds, plutôt féminins pour le permis D, parfois de classes sociales différentes. Les conducteurs de camping-car sont par exemple souvent d'un milieu social différent, plus aisés que les autres conducteurs. »

## Préparer au permis

Pour obtenir un des permis du groupe lourd, il faut avoir le code, mais aussi répondre à des questions sur la réglementation des transports, la sécurité et la mécanique propre à chaque type de véhicule. « Ici, nous n'enseignons pas le Code qui est le même quel que soit le permis : B, C, D... Les stagiaires qui ont besoin de le repasser vont dans notre auto-école en ville. Ce sont nos collègues qui s'en occupent. Par contre, c'est nous qui gérons la préparation des élèves aux



# Le BEPECASER mention « Deux roues »



## ● Qui peut s'inscrire ?

Il faut :

- Etre titulaire du permis Moto (permis A non limité)
- Etre titulaire du BEPECASER « Tronc commun » ou de l'un de ses ancêtres (CAPEC ou CAPP)

## ● Quelles sont les dates ?

Les dates de l'examen sont fixées par arrêté du Ministre de l'Intérieur (en général en mai-juin). Les dates sont nationales, mais l'examen est géré au niveau des Préfectures de chaque département.

	Clôture des inscriptions	Dates des épreuves
Examen	Vers le 20 août	A partir de fin septembre
Rattrapage	Pas de rattrapage	

## ● Quel examen ?

2 épreuves pratiques et 1 épreuve théorique

- **Contrôle de connaissances** sur la mécanique et la sécurité (15 min, coef 2). Le candidat doit traiter les sujets présents sur une fiche qu'il tire au sort (exemples : le moteur 2 et 4 temps, la préparation d'un voyage, le circuit d'alimentation, la conduite de nuit...).
- **Maîtrise personnelle du véhicule sur aire de manœuvre fermée à la circulation** : sans l'aide du moteur, à allure lente et à allure normale (15 min, coef 2). Le candidat tire au sort une fiche contenant des exercices qu'il doit réaliser.
- **Pédagogie hors circulation ou en circulation** (65 min, coef 6) : le candidat donne un cours pratique à un élève et expose ensuite ses choix pédagogiques.

➔ Les candidats ayant une note supérieure ou égale à 120/200, sans note nulle, obtient le BEPECASER mention « Deux roues ».

La note de 0 est éliminatoire.

Annales sur le site de la Préfecture de Haute-Garonne : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) (rubriques « Politiques publiques », « Transport, déplacements et sécurité routière », « Education routière », « BEPECASER »).

Le programme à connaître figure à l'annexe V de l'arrêté du 03/05/10.

## ● Comment se préparer ?

- Il est possible de se présenter aux épreuves du BEPECASER en candidat libre, mais les chances de réussite sont faibles. Il est donc fortement recommandé de suivre une formation adaptée aux épreuves.
- La formation est de 210h minimum (stages pratiques inclus).

Taux de réussite en 2011 de 70,4%.

Organismes de formation p11.

questions sur la réglementation et la partie mécanique. Attention, nous ne leur apprenons pas à faire des réparations. Nous leur expliquons plutôt comment fonctionne leur véhicule, les contraintes de poids pour le chargement, les régimes moteur, la manipulation de la boîte de vitesse... Cet enseignement se passe en salle et en groupe. »

## Le plateau

Le moniteur fait aussi du plateau, c'est-à-dire qu'il emmène un groupe d'élèves sur des pistes en dehors de la circulation pour les faire travailler sur des manœuvres. « On leur fait faire des marches avant, arrière, des slaloms entre des cônes sans toucher les quilles pour qu'ils aient la notion du gabarit du véhicule, des arrêts de précision avec un temps imparti. Il faut bien prévenir les moniteurs que cela se fait dehors et par tous les temps. C'est l'élève qui est dans le camion, le moniteur, lui, est à l'extérieur. Etre plusieurs heures dans le froid ou sous la pluie en plein hiver sans bouger à regarder un camion avancer et reculer, c'est parfois un peu long... »

## La conduite sur route

Lorsque le moniteur sent que les élèves sont prêts, il les emmène sur la route au milieu de la circulation. « On part toujours avec plusieurs stagiaires. On est face à des personnes qui savent conduire, puisqu'elles ont déjà leur permis B. On n'enseigne pas les priorités à droite, les intersections... Tout ça est acquis. Nous sommes là surtout pour leur apprendre à gérer un autre gabarit de véhicule. C'est du guidage, de l'explication de trajectoires. Quand on roule, j'emploie des mots très courts : « resserre » quand il faut se rabattre, « écarte » quand il faut s'écarter du bord... On doit avoir un vocabulaire commun, codifié pour être vite efficace. Il faut beaucoup anticiper : un camion a besoin de plus de place pour tourner qu'une voiture, plus de temps pour ralentir : 500m avant un tournant, on commence déjà à les prévenir... On a les doubles pédales, mais on est beaucoup trop loin pour attraper le volant si l'élève fait une erreur. Au début, on guide beaucoup, puis on parle de moins en moins, on se met en retrait pour laisser l'élève prendre des initiatives. En principe quand on ne dit plus rien, c'est que l'élève est prêt. On lui donne seulement une direction en partant du centre de formation et il doit se débrouiller seul ».

C'est au moniteur de préparer son itinéraire et de gérer son temps : « on choisit l'itinéraire en fonction des difficultés ou des points sur lesquels on veut faire travailler les élèves. On peut travailler l'entrée sur une rocade, la conduite sur routes de montagne en allant dans le Jura... On s'organise en 2/8. On part soit de 6h à 13h30, soit de 13h30 à 21h. Le but est de faire conduire les élèves de jour comme de nuit. Dans une demi-journée, on doit prévoir un minimum de temps de conduite pour chaque stagiaire et le temps de partir et de revenir au centre de formation. Il faut respecter les horaires car quand je fais de la conduite le matin, un de mes collègues attend les véhicules avec un autre groupe pour partir à 13h30. »

Les cours de conduite sont un peu différents s'il s'agit de préparer des candidats au permis ou à la FIMO ou la FCO. « Pour le permis, on prépare les stagiaires pour qu'ils obtiennent leur permis. Il faut donc respecter le code de la route à la lettre. Pour la FIMO et la FCO, on les prépare à exercer leur

# BEPECASER Mention « groupe lourd »



## ● Qui peut s'inscrire ?

- Etre titulaire des permis des catégories **C, EC, D et ED**.
- Etre titulaire du BEPECASER « Tronc commun » ou de l'un de ses ancêtres le CAPEC (Certificat d'aptitude professionnelle à l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur) ou le CAPP (Certificat d'aptitude professionnelle et pédagogique).

## ● Quelles sont les dates ?

Les dates de l'examen sont fixées par arrêté du Ministre de l'Intérieur (en général en mai-juin). Les dates sont nationales, mais l'examen est géré au niveau des Préfectures de chaque département.

	Clôture des inscriptions	Dates des épreuves
<b>Examen</b>	Vers le 20 août	A partir de fin septembre
<b>Rattrapage</b>	Inscription à la suite de la diffusion des résultats de	A partir de début décembre.

## ● Quel examen ?

1 épreuve théorique et 3 épreuves pratiques

- **Maîtrise du véhicule sur aire de manœuvre fermée à la circulation** (5 min par essai, coef 1). Le candidat tire au sort le type de véhicule, puis une manœuvre à exécuter.
- **Contrôle des connaissances** (10 min, coef 2). Le candidat développe les sujets contenues sur une fiche qu'il a tiré au sort (exemples : le moteur, le cycle à 4 temps, pathologie du conducteur routier...).
- **Conduite personnelle** (40 min, coef 2) : le candidat effectue un parcours si possible urbain et routier.
- **Pédagogie en ou hors circulation** (65 min, coef 5) : il donne un cours pratique à un élève puis expose ses choix pédagogiques.

→ Les candidats ayant une note supérieure ou égale à 120/200 (ou 108/180 si dispensé de l'épreuve de « maîtrise de véhicule... ») sans note nulle obtient le BEPECASER mention « groupe lourd ».

Les candidats ayant échoué aux épreuves ou absents pour cas de force majeure justifiée peuvent se présenter à des épreuves de rattrapage.

## ● Comment se préparer ?

- Il est possible de se présenter aux épreuves de la mention « groupe lourd » en candidat libre, mais les chances de réussite sont faibles. Il est donc fortement recommandé de suivre une formation adaptée aux épreuves.
- La formation est de 245h minimum (sans les stages pratiques).

Sont dispensés de l'épreuve de « maîtrise du véhicule » les candidats justifiant d'une expérience professionnelle de conducteur ou de formateur à la conduite dans les transports de marchandises ou de voyageurs de 2 ans ou plus, à raison de 3 200h minimum, consécutives ou non, au cours des 10 dernières années.

Annales sur le site de la Préfecture de Haute-Garonne : [www.haute-garonne.gouv.fr](http://www.haute-garonne.gouv.fr) (rubriques « Politiques publiques », « Transport, déplacements et sécurité routière », « Education routière », « BEPECASER »).

Le programme à connaître figure à l'annexe VII de l'arrêté du 03/05/10.

Taux de réussite en 2011 de 61, 1% (en comptabilisant les personnes reçues après le rattrapage).

**Organismes de formation p11**

métier en toute sécurité et pour s'insérer le mieux possible dans la circulation. On est donc plus souple. Par exemple, pour le permis, il est interdit de déborder sur une ligne blanche lorsque l'on veut tourner. Pour la FIMO ou la FCO, on l'autorise à le faire si c'est nécessaire pour prendre la bonne trajectoire et gêner le moins possible les autres véhicules. »

Contrairement au moniteur qui prépare au permis B, le moniteur « groupe lourd » travaille avec un groupe. « On peut être plusieurs dans un camion. Un élève apprend autant en conduisant qu'en observant les autres, chacun bénéficie des informations. Et tout le monde participe : un élève peut en guider un autre. En fin de leçon, on fait le point et chaque élève donne ses impressions... Il faut s'appuyer sur les qualités du groupe. »

## La réglementation

Pour la FIMO et la FCO, le moniteur gère des groupes assez importants (jusqu'à 16 stagiaires en même temps). « C'est beaucoup de théorie, de connaissances sur la réglementation...Le but est que le chauffeur connaisse bien son outil de travail. Les stagiaires ont des journées de conduite. Pour la FIMO, ils sont mis en situation professionnelle : « la veille, je leur donne une liste de clients à livrer et des horaires à respecter. Ils préparent leur itinéraire en tenant compte de la réglementation, du temps pour réaliser chaque étape... C'est ce qu'ils seront amenés à faire une fois en poste, ils devront être autonomes. » Ils apprennent aussi à sangler, à bâcher et débâcher.

Il faut vraiment bien maîtriser toutes les parties du programme. Si on enseigne des choses fausses, ça peut être lourd de conséquences pour les chauffeurs : ils peuvent faire des erreurs au niveau de la réglementation et risquer leur permis. On a aussi face à nous des professionnels qui sont de plus en plus pointus, il faut avoir du répondant. » Le moniteur doit sans cesse renouveler ses connaissances car la réglementation évolue régulièrement. « On se forme beaucoup : on participe à des réunions, on est abonné à des revues spécialisées... Il faut toujours être à jour et s'adapter aux nouvelles directives qui peuvent sortir. Par exemple, les camions sont équipés de plus en plus de boîtes automatiques, on parle d'éco-conduite... Le secteur du transport se renouvelle sans cesse. »

La FIMO dure 4 semaines et la FCO 5 jours. Le moniteur doit savoir faire de l'animation de groupe : il doit réussir à maintenir l'intérêt du groupe pendant toute la durée de la formation. « Il faut animer les cours et donner un rythme pour éviter l'ennui et le décrochage. Cela passe par l'alternance de cours, d'exercices, d'échanges... Là encore, il faut savoir gérer son temps. Ces stagiaires ne sont pas habitués à rester assis toute une journée à suivre un cours, ce sont plutôt des personnes de terrain. Il faut les intéresser, adapter sa manière de s'exprimer. C'est encore plus dur pour les titres professionnels qui durent plusieurs mois. »

Un moniteur doit être très pédagogue : « c'est sans doute ce qu'il y a de plus compliqué dans le métier car on ne l'apprend pas vraiment quand on passe le BEPECASER. »

## Des élèves motivés mais également à canaliser

Les élèves sont là par choix, ils sont donc très motivés. « Ce n'est pas comme le permis B. Les élèves sont plus âgés et ils sont là parce qu'ils le souhaitent. Ils ont souvent besoin des permis pour des raisons professionnelles. Ce qui n'empêche pas certains de penser tout savoir... C'est le cas

# Organismes proposant les mentions du BEPECASER

	Organisme de formation	Mention 2 roues
Bourgogne	<b>Educa'Route</b> 10 rue de la Renouille 21600 LONGVIC 03 80 67 19 78	Voir organisme
	<b>Auto Ecole Notre Dame</b> Chemin de la Noue 21600 LONGVIC 03 80 30 88 74	210h 3 700€ TTC
	<b>EFCASER</b> 122 Rue des Montapins 58000 NEVERS 03 86 21 40 22	210h Tarif : voir organisme
	<b>AAC Formations</b> 27 rue des Prés Coulon 89000 AUXERRE 03 86 46 21 22	216h (27 jours) sur 9 semaines. 3 200€ TTC
Franche-Comté	<b>Greta Jura</b> 1 Rue Anne Frank BP 80031 39001 Lons-le-Saunier 03 84 86 18 80	Non
	<b>CFA Hilaire de Chardonnet</b> 3 chemin de la Malcombe 25042 BESANCON Cedex 03 81 41 29 70 (Mme Brocard)	Non
	<b>Centre Baumler</b> 3 rue de la 1 <sup>ère</sup> armée 90000 BELFORT 03 84 26 00 48	210h 3 200€ TTC
Ain	Aucun organisme ne forme au Bepecaser tronc commun dans l'Ain (le CFER n'existe plus). Pour connaître les organismes dans le Rhône : liste des centres de formation sur le site de la Préfecture ( <a href="http://www.rhone.gouv.fr">www.rhone.gouv.fr</a> en tapant « Bepecaser » dans le moteur de recherche) ou sur le site <a href="http://www.rhonealpes-orientation.org">www.rhonealpes-orientation.org</a> (rubriques « Formation » et	
	<b>Ecole de conduite française</b> 10 place Carriat 01000 BOURG EN BRESSE 03 85 38 10 47	En général formation à partir de fin juillet à raison de 3 jours par semaine. Environ 2 800€ net de taxe.

! La mention « **Groupe lourd** » n'est proposée par aucun organisme en Bourgogne, Franche-Comté et Ain.

- **C.E.R.R.A.**, auto-école Marietton, les Aiguillons, RD 30, 69670 VAUGNERAY (04 78 57 83 60) : 284h, 3 920€ TTC.
- **C.E.R.V.**, 30 rue Edmond Rostand, 69800 ST PRIEST (04 78 21 29 71) : 245h, 3 993€ net de taxe.
- **E.C.F./C.E.S.R.** 69, Aéroport Lyon Bron, 69500 BRON (04 72 14 98 95) : 280h + 35h de stage, 3 900€ net de taxe.

notamment pour les conducteurs expérimentés en FCO. Il y a toujours un rapport de force qui s'instaure. Un élève pense que sa technique est meilleure, je le laisse faire, je lui fais ensuite une démonstration avec ma méthode pour qu'il se rende compte que c'est la plus efficace. Il faut montrer que l'on sait. Il faut aussi canaliser le groupe pour rester dans le contexte de la formation et recadrer si nécessaire. On peut échanger des anecdotes, mais toujours en essayant de s'en servir pour faire de la pédagogie.»

## Des débouchés importants

« A chaque fois que nous avons eu un recrutement à faire, nous avons eu des difficultés. C'est compliqué de trouver des personnes titulaires du BEPECASER mention « groupe lourd » titulaires des permis C, CE et D, avec de l'expérience en conduite et des capacités pédagogiques qui leur permettent de s'adapter à l'individuel et au collectif. C'est dommage car c'est un métier vraiment très varié et intéressant. Les horaires sont aussi moins contraignants que les moniteurs qui enseignent le permis B. Nous faisons généralement 35h et travaillons rarement le samedi. »

## Paroles d'exploitant

« Je suis monitrice exploitante avec un statut de profession libérale et je travaille seule. J'aime mon métier et mon indépendance malgré les contraintes : je travaille du lundi au samedi, de 7h à 12h et de 13h à 20h. Les 35 heures, ce n'est pas pour moi ! J'organise mon temps entre les cours de code que je regroupe sur deux après-midi par semaine, les leçons de conduite et le travail administratif. Pour faire ce métier, il faut avoir la vocation.

Si j'ai choisi de me mettre à mon compte, c'est par envie et sûrement pas pour l'argent. Le salaire n'est d'ailleurs pas beaucoup plus élevé que celui de moniteur. Bien sûr je travaille beaucoup, le double même, mais je fais des choses plus variées et je suis mon propre patron. En tant que moniteur, je m'occupe des cours de code et de conduite. En tant qu'exploitant, je gère le côté administratif. Je suis notamment confrontée au problème du manque de places pour passer le permis et de la pression des élèves qui veulent rapidement l'obtenir. Je m'occupe aussi de l'aspect comptable et fiscal de mon entreprise.

J'ai la chance de pouvoir suivre mes élèves de A à Z. C'est très prenant, mais je peux être satisfaite du travail accompli vu les bons résultats de mes élèves au permis. Je suis leurs progrès de près, je sais exactement où ils en sont et donc je peux mieux adapter les cours à leur niveau.

Je dois aussi gérer les relations avec les parents, ce qui n'est pas toujours facile. J'ai reçu un appel très désagréable d'une mère qui voulait que je me justifie parce que sa fille, qui avait déjà suivi de nombreuses heures de conduite, n'était toujours pas inscrite pour passer l'examen. En réalité sa fille n'était quasiment jamais venue en cours, elle faisait juste semblant. Il faut savoir désamorcer ce genre de situations. »