

Métiers et filières de formation de la sécurité routière : une analyse en région PACA

Jacques Bouteiller, Christèle Dondeyne, Chantal Labruyère, Philippe Mossé

▶ **To cite this version:**

Jacques Bouteiller, Christèle Dondeyne, Chantal Labruyère, Philippe Mossé. Métiers et filières de formation de la sécurité routière : une analyse en région PACA. [Rapport de recherche] Laboratoire d'économie et sociologie du travail (LEST). 2005, pp.120. halshs-00010287

HAL Id: halshs-00010287
https://shs.hal.science/halshs-00010287

Submitted on 19 Apr 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

METIERS ET FILIERES DE FORMATION DE LA SECURITE ROUTIERE.
UNE ANALYSE EN REGION PACA.

Rapport final

15 Novembre 2005

Jacques Bouteiller, Christèle Dondeyne, Chantal Labruyère
Philippe Mossé

LEST (UMR 6123)
avec la collaboration de l'ORM et du CEREQ.







TABLE DES MATIERES

1 INTRODUCTION. LES QUESTIONNEMENTS DE L'ÉTUDE. 6

2 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À L'ÉDUCATION NATIONALE 11

2.1 Renforcement des mesures de sécurité routière à l'école élémentaire et au collège à travers les dispositifs du " continuum éducatif " . 11

Des mesures outillées 12

Une diffusion de la SR envisagée de manière transversale. 12

2.2 Des freins organisationnels et professionnels 13

Une institution qui n'était pas familiarisée avec la sécurité routière et qu'il a fallu former. 13

Le rôle des correspondants sécurité routière : information, coordination, et mobilisation. 14

L'éducation routière rencontre des tensions sur le terrain 15

Une éducation routière qui se transforme en préparation à l'examen du code ? 19

3 L'ACTION LOCALE RESTRUCTURÉE AUTOUR DU PARTENARIAT AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET L'ACTION DES BÉNÉVOLES. 20

3.1 De " Réagir " aux enquêtes " comprendre pour agir " et " agir pour la SR " : le développement d'actions appelant la coordination entre les partenaires locaux. 20

Les ressources humaines consacrées à la SR au niveau local. 21

Les coordinateurs SR 21

Recrutement et formation des intervenants en sécurité routière. 23

Coordination locale de la SR et écoles de conduite 23

3.2 Le développement d'actions municipales 24

3.2.1 Des actions dépendant d'orientations municipales 24

3.2.2 La sécurité routière, source potentielle d'emplois dans les collectivités locales ? 26

3.3 Bénévolat, initiatives citoyennes, formation sur le tas et territoire 27

3.4 Des collectivités locales qui encouragent et financent le travail de sensibilisation et d'éducation des associations 29

3.5 Du " monde " de l'action publique locale au " monde " des écoles de conduite : cloisonnements et discontinuités. 33

4 LA FORMATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES PARCOURS D'INSERTION : LE TRAVAIL DES ASSOCIATIONS. 35

4.1 Penser les critères de sélection implicites mis en œuvre dans les épreuves théoriques (ETG) 35

4.2 Le rattrapage de l'ASR : où se former à la SR ? Qui forme à la SR ? 38

4.2.1 Où se former à l'ASR ? 38

4.2.2 Qui forme à la sécurité routière dans le cadre du " continuum éducatif "? 40

4.3 Les jeunes en difficulté : le travail des associations d'aide au permis de conduire 41

4.3.1 Une catégorie prise en charge par les associations 42

4.3.2 Une catégorie que prennent rarement en charge les écoles de conduite. 47

Une catégorie peu lucrative et perturbatrice pour les écoles de conduite. 48

Des difficultés pratiques et didactiques des écoles de conduite à prendre en charge ce public 49

4.3.3 Conclusion.. 50

5 LES PROFESSIONNELS DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE DANS DES MÉTIERS SOUS CONTRAINTES : VERS QUELLES ÉVOLUTIONS ? 54

5.1 Les conditions classiques d'exercice des professionnels de l'enseignement de la conduite. 56

5.1.1 Les écoles de conduite : conditions de travail et d'exercice du métier de base. 56

5.1.1.1. Une connaissance peu objectivée du secteur 56

5.1.1.2. Des conditions de travail difficiles, un turnover élevé ? 58

Une activité monotone ? 58

Des conditions de travail difficiles ? 59

Une activité peu lucrative ? 60

5.1.2 Une identité professionnelle ambivalente 62

5.1.3 Fragilité des modes de gestion et valorisation des compétences 66

5.2 Quel élargissement du champ d'activité des écoles de conduites ? 69

6 PROPOSITIONS D'ARCHITECTURE DES FILIÈRES DE FORMATION AUX MÉTIERS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 72

6.1 Les principaux attendus d'une évolution de l'architecture de la filière de formation professionnelle 72

6.2 Une nouvelle architecture des métiers selon leur niveau de qualification 73

6.3 Proposition d'architecture générale de la filière de formation 74

6.4 Les différents types de scénarii possibles **76**

6.4.1 Un premier scénario dominé par la profession et son administration 77

6.4.2 Un scénario partenarial 78

6.4.3 Le scénario 3 : un partenariat modulé selon les niveaux 82

6.5 La question des certificats de qualification professionnelle (CQP). **83**

7 CONCLUSION GÉNÉRALE EN FORME DE RÉSUMÉ ET DE PERSPECTIVES **85**

7.1 La construction sociale du risque SR **85**

7.2 La domination de l'administratif étatique **86**

7.3 L'idéal du " continuum éducatif " **86**

7.4 Formations modulaires / formation intégrée **87**

ANNEXE 1 - ENTRETIENS RÉALISÉS **89**

ANNEXE 2 – MISE EN ŒUVRE D'UNE ATTESTATION DE PREMIÈRE ÉDUCATION À LA ROUTE DANS LES ÉCOLES MATERNELLES ET ÉLÉMENTAIRES **90**

ANNEXE 3 - PRÉPARATION, MISE EN ŒUVRE ET VALIDATION SOCIALE DES ATTESTATIONS SCOLAIRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE **94**

ANNEXE 4 - PANORAMA DES FORMATIONS INITIALES ET CONTINUE POUR LES PROFESSIONNELS DE LA ROUTE **97**

Qui forme les (futurs) professionnels de la route ? 97

Les lycées professionnels 98

L'AFPA : 99

L'AFT/IFTIM 100

Les extensions de l'activité de ces organismes de formation 100

D'autres acteurs sur ce segment de marché ? 101

ANNEXE 5 - LES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LEURS DIPLÔMES : **102**

ANNEXE 6 - L' ILLUSTRATION D'UN CLIVAGE PUBLIC/PRIVE RÉVÉLATEUR **119**

" Mais on voudrait pouvoir faire notre travail, c'est à dire éduquer les gens pour qu'ils ne se cassent pas la gueule sur la route, pour qu'ils ne s'entre-tuent pas comme c'est le cas actuellement ; surtout les jeunes, leur donner de l'expérience. Et le permis de conduire, on ne cherche pas à ce qu'il coûte plus cher, mais on voudrait simplement gagner notre vie avec ce qu'on fait. Comme partout ailleurs, on ne demande pas la lune. " (Un enseignant de la conduire, syndicaliste).

1 Introduction. Les questionnements de l'étude.

La recherche dont ce rapport final rend compte vise à identifier et à analyser les contenus d'activités des métiers liés à la Sécurité Routière (SR) ; son objectif est de servir de support à l'élaboration de scénarii de formation (initiale et continue) pour les professionnels du secteur. Cette recherche a été menée en partenariat avec le Céreq et l'ORM de la région Paca (cf. rapport d'étape de juin 2005).

Elle répond à une demande de la DSCR, qui souhaite réfléchir à l'amélioration de l'actuel système de formation. Celui-ci comporte en effet des incohérences ; notamment, pour ce qui est du noyau dur de la profession, les enseignants de la conduite : le Bepecaser est un diplôme homologué au niveau IV, alors que le BAFM, brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement à la conduite, n'est pas homologué ; il est de plus très sélectif. Ainsi, en 2002, 20 candidats ont été diplômés pour 138 inscrits à l'examen (à tire de comparaison, 986 diplômés du Bepecaser en 2002, 1196 l'année suivante). Si les titulaires du Bepecaser peuvent se présenter au concours d'inspecteur (IPCSR), celui-ci ne leur est pas réservé et propose un nombre limité de postes aux candidats extérieurs à la fonction publique (105 en 2002, en augmentation par rapport aux années précédentes). Les évolutions de carrière sont donc limitées pour les enseignants de la conduite[1]. Si l'on ajoute que le secteur est réputé pour la pratique courante du "travail au noir", l'amplitude des horaires de travail et des conditions de travail éprouvantes, force est de constater qu'il semble peu attractif. Bien que ces dernières assertions méritent d'être objectivées, il reste que le marché du travail des enseignants de la conduite souffre d'une opacité d'autant plus préjudiciable que la mobilité professionnelle est réduite. L'absence de véritables perspectives de carrière au sein de la profession en renforce la faible attractivité.

A cet ensemble de contraintes pesant sur le marché du travail des enseignants de la conduite s'ajoute la "crise" économique du secteur et, plus précisément, de la rentabilité des auto écoles dont la capacité serait excédentaire, la qualité insuffisante et les prix mal adaptés (à la fois faibles, du point de vue de l'offre et de ses conditions de rémunération, et élevés, si l'on se place du côté des consommateurs

[1] Chaque fois que sont évoqués dans ce texte les écoles de conduite ou les enseignants de la conduite – parfois désignés aussi par le sigle EC – les raccourcis terminologiques utilisés font implicitement référence aux métiers et aux pratiques professionnelles actuelles des "enseignants de la conduite et de la sécurité routière ".

et que l'on se réfère au coût total de l'obtention d'un permis [2]).

Parallèlement à la modernisation du système de formation en vigueur pour ce "noyau dur", composé des enseignants de la conduite, souhaitée par les pouvoirs publics, des formations universitaires se sont montées récemment (trois en France, dont une en PACA), qui s'adressent à des professionnels de la SR. Les débouchés et les fonctions auxquels conduisent ces formations sont encore mal connus, compte tenu de leur jeunesse. Toutefois, leur développement conduit à approfondir l'hypothèse qu'elles ouvrent une voie d'élargissement des métiers de la SR.

Parmi les pistes d'élargissement possibles, celles relatives à la gestion des risques est apparu la plus pertinente. Ainsi, en amont de la question de la formation des enseignants de la conduite (EC) intervient un questionnement relatif à la gestion des risques en matière de sécurité routière, en tant que domaine d'expertise des professionnels concernés ; se pose aussi la question de la légitimité des EC relativement à ce domaine.

Les réflexions engagées par les SHS[3] ont conduit à redéfinir *" les modalités de gestion des risques, en les étudiant en fonction des logiques de systèmes d'acteurs, de réseaux, etc. à travers lesquels les risques prennent corps comme problèmes "*. En rupture au regard des approches des autorités administratives, mais aussi des sciences "dures ", les sciences sociales ont conduit à relier le risque à *" des pratiques et des fonctionnements habituels au sein des organisations "* (Gilbert)[4]. *" Les procédures d'expertises et de concertation ont été comprises comme la recherche de consensus dépassant les seules questions scientifiques. Quant aux phénomènes de crise, ils ont été considérés comme constituant des contraintes mais aussi des opportunités permettant à différentes catégories d'acteurs de redéfinir les règles du jeu, les modes d'attribution des compétences, de ressource, de légitimité, etc. (…) C'est donc en fonction d'un ensemble de logiques et dynamiques au sein de différentes sphères (administrative, politique, scientifique, médiatique, associatives, etc.), des interactions entre ces sphères, des multiples jeux d'acteurs, que tend à se comprendre la "carrière " d'un problème sous la forme de risque et le poids des différentes dimensions (sociales, politiques, économiques, etc.) qui vont déterminer les conditions de sa " gestion " "*(Gilbert).

Si les modalités de gestion des risques dans le domaine de la sécurité routière ne sont pas l'objet direct de cette étude, les enjeux pour les professionnels lui sont directement liés. Le risque, son identification, sa gestion et sa prévention offrent en effet une ouverture et une légitimité nouvelles aux

---

[2] Considérations qui ont conduit à la mise en place de mesures affichant l'allégement du coût du permis au moyen de procédures de crédit en direction de jeunes.

[3] Cf. la présentation proposée par C. Gilbert d'un programme de recherche du CNRS intitulé "Risque et société "qui récapitule l'évolution des problématiques développées par les SHS.

[4] Mais, en sociologie en tout cas, les approches en termes de systèmes d'acteurs et de consensus sont bien loin de faire l'unanimité. Par exemple, pour Pierre LASCOUMES *"le risque est d'abord le résultat d'une construction sociale, il n'y a pas de risque en soi, il n'y a que des façons toujours spécifiques historiquement et culturellement d'appréhender les situations d'incertitude"*. Cf. "Construction sociale des risques et contrôle du vivant", *Revue Prévenir*, N°24, 1993, p.23.

interventions des professionnels de la SR. Dans le cours de ce travail, il s'est confirmé que l'on ne saurait donc proposer des scénarii de formation visant à réguler ces professions sans en tenir compte.

On peut ainsi suggérer que c'est dans cet esprit que la politique de SR a affirmé une volonté de prévention à travers le continuum éducatif : dans quelle mesure les objectifs contenus vont-ils s'adresser aux professionnels que sont les enseignants de la conduite, et dans quelle mesure vont-ils se diffuser à des corps professionnels jusqu'ici peu familiers ou moins préoccupés de l'éducation routière (ER) - enseignants, agents de police, etc.?. Dans le premier cas, on peut parler d'élargissement de la vocation officiellement reconnue aux enseignants de la conduite, soit actuellement les seuls professionnels en charge de ce domaine. Dans le second cas, on peut évoquer une assimilation de la SR par des corps de métier dont la professionnalité est extérieure (enseignants) ou ex-centrée (agents de police) à la SR. A quelles conditions peut s'effectuer cette assimilation, pour ce qui est des novices, et cet élargissement, pour ce qui est des professionnels ? Quelles sont les conditions posées par les autorités administratives pour que les enseignants de la conduite participent à ce nouvel enjeu ? A quelles conditions ces deux processus d'assimilation et d'élargissement peuvent-ils être harmonieux ? Autrement dit, comment faire en sorte que la compétence des nouveaux venus n'empiète par sur celle des acteurs en place et que, en retour, la légitimité de ceux-ci ne fasse pas de l'ombre à ceux-là ?

Guidés par cette problématique générale, nous aborderons, dans le cadre de ce rapport final les questions suivantes :

- Quels sont aujourd'hui les contenus d'activité des métiers liés à la SR ? Que ces activités soient nouvelles ou non, prescrites par la réglementation ou issues d'initiatives de terrain.
- Quelles sont les prestations de service réalisées par les activités liées à la SR que nous avons rencontrées ?
- A l'heure actuelle, quelles sont les formations que reçoivent les professionnels de ce secteur ou tout du moins ceux qui exercent une activité en lien avec la SR ?
- En fin de compte, peut-on repérer des emplois types en matière de SR ?

Ces questions ont fait l'objet d'hypothèses posées de manière encore générale dans le rapport intermédiaire. Elles sont ici affinées si bien que les entretiens réalisés au cours de la seconde étape de l'étude permettent d'apporter des réponses plus complètes. Les investigations menées ont respecté quelques principes méthodologiques cohérents au regard des questions posées qu'il s'agit de brièvement évoquer avant d'aborder l'analyse proprement dite.

L'une des difficultés rencontrées a été de devoir repérer et analyser des pratiques différenciées, tant du point de vue de leurs contours institutionnels que des expériences personnelles qu'elles engagent. Il a donc fallu faire davantage qu'un inventaire afin d'y mettre de l'ordre et de les rattacher à des recommandations en matière de formation. L'étude se limitant à la région PACA, de nombreuses activités

liées à la SR ne sont exercées que par quelques individus. La singularité des parcours et la spécialisation des activités s'opposent à la constitution d'un échantillon représentatif.

En revanche, replacés dans leur contexte, ces témoignages et ces expériences éclairent suffisamment finement les jeux d'acteurs pour en tirer des enseignements généraux.

C'est la raison pour laquelle l'enquête de terrain a essentiellement procédé par entretiens semi-directifs ; ont été sollicitées les autorités politiques, administratives et professionnelles s'occupant, à titres divers, de SR, dans la région Paca. Dans une seconde phase, les contacts ont été pris également selon une méthode de type " boule de neige ". Cette méthode, qui permet de saisir les réseaux et les relations entre les pouvoirs, a donné une clé efficace pour comprendre le monde professionnel et social que nous découvrions. Si l'on sort du seul secteur des EC, une hypothèse générale semble se confirmer. Loin d'être diffuse et homogène, la notion de SR semble se répandre dans le monde social sur le mode de l'engagement personnel. Et, en un sens, l'activité de SR ne peut être qualifiée d'autonome tant qu'elle reste attachée aux personnes qui la portent. D'où l'importance de bien saisir les relations entre les personnes et les objets de SR qu'elles investissent.

Les questions directrices qui guident l'entretien s'attachent à saisir l'activité de l'interviewé, sa trajectoire dans le monde de la SR, ainsi que ses représentations du secteur dans son ensemble, pour aboutir à notre thème cible, la formation. Procédant à une analyse de contenu des entretiens, il s'est avéré que les catégories d'expression et de représentation spontanées de nos interviewés ne se recoupaient pas nécessairement entre elles, et ne recoupaient pas toujours nos catégories d'enquêtes, commandées pour partie par la requête ministérielle. Autrement dit, nous nous sommes trouvés face à un inventaire de pratiques professionnelles diversifiées, arrimées à des degrés divers à des institutions plus ou moins accueillantes, généreuses ou soucieuses en matière de SR, et associées à des modes de justification et de représentation parfois *ad hoc*.

Il apparaît donc que notre panel d'entretiens se caractérise par un grand degré d'ouverture relativement au domaine de la SR.[5] Il reflète pour partie la grande dispersion des expériences et des représentations dans un champ de la SR qui, dès lors, peut être considéré comme faiblement structuré et peu coordonné. Ceci dit, à l'intérieur de ce monde dispersé de la SR, les professionnels de l'EC apparaissent bien comme le référent à partir duquel se situent volontiers les pratiques et leur justification.

Compte tenu de ces considérations, le présent rapport s'articule autour de six parties.

Une première partie présente la Sécurité Routière telle qu'elle est abordée dans le cadre de l'éducation nationale afin d'illustrer la notion de "continuum éducatif". Y seront pointés les freins organisationnels qui font que ce continuum reste un "idéal".

---

[5] Ouverture que la demande à l'origine de l'étude a souhaité, et dont la présence a été à encouragée. Le comité de pilotage s'est en effet prononcé à plusieurs reprises en faveur d'une posture prospective qui vise à saisir la SR partout où elle se niche afin de découvrir de " futurs " métiers SR.

Dans une deuxième partie seront analysés en détail des exemples d'actions locales dont la particularité est d'être menées en partenariat et fortement contingentes, liées au contexte. On montrera que cette caractéristique, qui signe la singularité de ces interventions en constitue un trait commun dont toute modification de la régulation du secteur devra tenir compte.

Dans une troisième partie, l'accent sera mis sur le rôle des associations dans la formation à la sécurité routière au sein des parcours d'insertion sociale. Ces formes d'intervention sont en effet, d'une part, significatives des relations entre acteurs aux sources de légitimités différenciées et, d'autre part, illustratives des conceptions du rôle (social, économique, civique, etc.) que doit tenir la formation à la Sécurité Routière

La quatrième partie sera consacrée à l'analyse du cœur des métiers de la SR, les professionnels de l'enseignement de la conduite, leurs difficultés, leurs contraintes et les évolutions envisageables.

La cinquième partie propose, sous forme de recommandations alternatives, de prolonger les résultats de la recherche en direction d'un renouvellement des filières de formation.

La conclusion aura pour objectif d'amorcer la discussion sur les filières de formation. Il s'agira de tracer les grandes lignes de leur construction à partir des principaux enseignements de la recherche en mettant en exergue l'ouverture (vers de nouveaux acteurs), la nécessité de créer un véritable espace de mobilité en identifiant les acteurs et institutions centrales du futur système de formation.

Dans le cours de cette recherche, les expériences et les actions sont décrites dans toutes leur spécificités mais sans prétendre à une illusoire vision exhaustive. Ces actions sont souvent relatives à des situations locales et régionales particulières. Cette méthode est délibérée: livrer le contexte, les biographies, les motivations des acteurs engagés et, dans la mesure du possible, l'impact de leurs actions, permet de mettre en perspective des considérations plus larges sur les compétences, les qualifications, les "métiers" mis en œuvre sur le terrain. Au détour de ces analyses, il sera démontré que les évolutions du secteur sont également dépendantes des jeux d'acteurs et de leur positionnement mouvant dans un champ qu'ils contribuent à construire.

2 La sécurité routière à l'éducation nationale

La diffusion et la responsabilité d'une éducation routière auprès des enfants et adolescents sont désormais dévolues au corps enseignant.

2.1 Renforcement des mesures de sécurité routière à l'école élémentaire et au collège à travers les dispositifs du " continuum éducatif " .

Depuis 2000, sous l'effet notamment des travaux menés par le CISR, la responsabilité sociale du corps enseignant en matière d'éducation routière a été renforcée, tant au niveau du primaire que du secondaire. Cette responsabilité est encadrée par des textes législatifs et nourrie par des outils pédagogiques. Ainsi, le " continuum éducatif " établit qu'une certaine forme d'éducation routière doit être dispensée tout au long de la trajectoire scolaire de l'élève. Ceci se traduit par une validation sociale sous forme de trois attestations rendues obligatoires, l'une obtenue en fin de parcours primaire, et les deux autres au collège, d'abord en 5ème , puis en 3ème pour les élèves qui suivent la filière de l'enseignement général, ou bien au lycée en cas de parcours dans l'enseignement professionnel.

Le CISR réuni en octobre 2000[6] a donné une nouvelle impulsion à la volonté d'inscrire l'éducation routière dans les enseignements dispensés au sein de l'éducation nationale, en précisant l'organisation des modalités de mise en œuvre de cet enseignement dans les établissements scolaires et en rendant obligatoire ces attestations. Inscrit dans un objectif de sensibilisation des jeunes à l'importance de l'éducation à la sécurité routière, le décret du 30 avril 2002, complété par la circulaire n° 2002-230 du 25 octobre 2003, relatif à la " préparation, mise en œuvre et validation sociale des attestations scolaires de SR "[7] stipule le renforcement des liens entre l'éducation nationale et la formation à la conduite. Il organise la validation sociale des attestations de SR obtenues au collège et au lycée, en rendant obligatoire l'ASSR 1 pour la conduite d'un cyclomoteur et l'ASSR2 pour l'inscription à l'épreuve du permis de conduire. L'article L. 312-13 du code de l'éducation énonce l'obligation de l'éducation routière dans les programmes d'enseignement. Le décret interministériel n° 93-204 du 12 février 1993 relatif à l'enseignement des règles de sécurité routière et à la délivrance du brevet de sécurité routière précise que "cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans les établissements d'enseignement public et d'enseignement privé sous contrat".

[6] Le Comité interministériel à la sécurité routière du 25 octobre 2000, tenu sous la présidence du Premier ministre, a décidé la mise en place d'un continuum éducatif. Pour compléter le dispositif des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), passées en classe de cinquième et en classe de troisième, il est créé une attestation de première éducation à la route (APER) délivrée à l'issue de la scolarité primaire. L'APER validera l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et la connaissance de leur justification

[7] Ce document figure en annexes 1 et 2.

Des mesures outillées

Pour mener à bien ces objectifs, un certain nombre d'outils ont été mis à la disposition des enseignants. Pour ce qui est du cycle primaire, les enseignants disposent d'une grille d'évaluation dont les contenus sont établis dans un document pédagogique correspondant à des mises en situation : celle du piéton, celle du passager, et celle du " rouleur " (voir encadré). Des documents pédagogiques ont été mis en ligne sur le site internet "éducation à la sécurité". En outre les enseignants peuvent s'appuyer sur un réseau de correspondants académiques et départementaux "sécurité" et faire appel à des partenaires institutionnels et associatifs œuvrant dans ce domaine dont des listes sont dressées localement. Les professeurs du primaire doivent donc initier leurs élèves à l'éducation routière dans leur classe " de leur propre chef " sur la base de cette trame éducative, et peuvent également faire appel à des intervenants extérieurs[8]. Les livrets " la sécurité routière à l'école primaire " et " la sécurité routière dans les disciplines au collège " formalisent progressivement ces enseignements. Au collège et au lycée, le passage des attestations de premier et deuxième niveau doivent trouver un relais dans les carnets de correspondance des élèves et les mentions de réussite dans les bulletins scolaires. Enfin, la formation des professeurs des écoles délivrée dans les IUFM intègre également l'éducation routière.

Le document pédagogique "attestation de première éducation à la route" est un tableau structuré en trois parties correspondant à chacun des trois cycles de l'école primaire. On envisage successivement la situation du piéton, celle du passager, puis celle du rouleur (utilisateur de rollers, patins à roulettes, planches à roulettes, trottinettes, vélos...). Les objectifs de formation précisent les acquisitions visées selon une progression du cycle 1 au cycle 3. Des indications sont données pour aider les équipes pédagogiques à organiser la formation des élèves dans ce domaine (définition de savoirs et savoir-faire opérationnels, suggestions de situations pédagogiques) ; les références aux programmes indiquent les champs de contenus ou de compétences sur lesquels prendre appui. Cette mise en cohérence est facilitée par une annexe qui répertorie, pour chaque cycle, les extraits des programmes de l'école primaire qui permettent de travailler la sécurité routière.

Une diffusion de la SR envisagée de manière transversale.

L'intention de ces nouvelles mesures est de faire en sorte que la sécurité ne soit pas associée à une matière en particulier, mais soit au contraire transversale aux différentes disciplines. Au collège par exemple, des exercices sont proposés aux élèves qui intègrent des données sécurité routière dans les problèmes de mathématique. " Au lieu de travailler sur des problèmes de robinets, voilà, au lieu de dire "*de combien de temps la baignoire met pour se remplir?", ce qui peut intéresser les plombiers, là c'est de*

[8] " Objet transversal par excellence, elle s'inscrit naturellement dans le cadre d'exercice de la polyvalence des maîtres et se construit sous leur responsabilité à travers une programmation rigoureuse du cycle 1 au cycle 3. (…). C'est dans ce contexte que les enseignants, seuls responsables des activités pédagogiques, peuvent, ponctuellement, faire appel sous la responsabilité du directeur et dans le cadre du projet pédagogique de l'école, à des intervenants extérieurs qualifiés " (décret 2002-n°229).

dire : voilà, j'ai deux voitures qui vont à Lyon, qui vont parcourir 250 kms, une qui roule à 190 et une qui respecte le code de la route, qui roule 130…. Quel est le gain de temps? " Le projet d'éducation routière à l'école ne vise donc pas, en théorie, de transformations fondamentales dans les cours.

2.2 Des freins organisationnels et professionnels

Quels échos ces dispositifs législatifs et organisationnels ont-ils renvoyés dans les diverses instances de l'éducation nationale ?

Au plan de la formation des maîtres, au niveau régional en tous cas, l'enseignement de la sécurité n'est pas en place. Plus encore, l'absence de formalisation ou de protocole défini tranche sur des habitudes professionnelles pour lesquelles l'explicitation des référents et des méthodes pédagogiques est la référence ultime :

" C'est vrai que, non, dans les IUFM, il n'y a pas de modules pour l'instant…. il y a une sensibilisation plutôt d'ordre réglementaire, qui est de dire : voilà, vous savez que ça fait partie de vos missions, etc., comme l'utilisation de l'outil informatique, etc. Alors je sais qu'avec Mr A. on doit prendre notre bâton de pèlerin et on va frapper à la porte de l'IUFM pour intervenir auprès des étudiants " (correspondant départemental SR).

" On nous a dit à l'IUFM qu'on devrait parler aux gosses de sécurité routière, mais c'était nul, quoi, on a passé deux heures à regarder des panneaux de signalisation, moi j'ai déjà passé mon code hein ; mais ils n'ont pas dit comment on faisait dans la classe " (institutrice débutante).

Mais les futures générations d'enseignants pourraient bien être mieux outillées que les anciennes pour aborder en face à face la pédagogie de la SR :

" A la suite d'une réunion avec des responsables d'IUFM, il ressort que le corps professoral s'implique dans les problèmes de sécurité routière en participant, entre autres, à des études de didactique. Cela permet ensuite de mettre en place de nouveaux outils " (A. Mougniotte, Predit, réunion du groupe 3 " connaissances pour la sécurité " du 13/05/2005). La professionnalité enseignante repose sur des outils, notamment, parce qu'ils sont censés réduire les effets de l'arbitraire de toute relation interindividuelle.

Une institution qui n'était pas familiarisée avec la sécurité routière et qu'il a fallu former.

Il a fallu que des formations spécifiques – celle d'IDSR – soient associées à la désignation de correspondants académiques et départementaux SR pour que ceux-ci prennent conscience d'une " inculture " en la matière. Le foisonnement de dispositifs de coordination entre services déconcentrés de l'Etat, collectivités locales, professionnels et associations (DGO, PDASR, etc.), s'est intensifié pendant les années 90 et au début des années 2000 sans que les responsables de l'EN en suivent tous les rebondissements. Ces dispositifs s'enracinent pour partie hors du champ de l'éducation nationale (de nombreuses initiatives sont orchestrées par le ministère des transports, et menées sous la houlette du

comité interministériel), tout en associant étroitement les compétences des enseignants de l'EN dans leurs implications (APER et ASSR). De l'avis des correspondants académiques et départementaux SR, dans l'académie, la formation IDSR a conduit à un tournant révélateur, dans la mesure où elle a permis la découverte des ramifications de la SR au niveau local.

" Donc l'inspecteur d'académie m'a missionné sur cette fonction de correspondant départemental de SR pour les établissements du second degré ; j'ai suivi ce stage d'IDSR, j'ai eu l'occasion de faire une enquête, et petit à petit de rencontrer et découvrir un petit peu l'organisation de la SR sur un plan départemental : qui fait quoi? Qu'est-ce que c'est qu'un DGO, qu'est-ce que c'est qu'un PDASR ? Qui sont les intervenants, les acteurs, les services de l'Etat impliqués dans cette…. Voilà. Ben je dois vous dire que ça a été passionnant parce que très rapidement, pendant un moment, on apprend déjà beaucoup de choses ; on voit des acteurs impliqués, mobilisés, motivés, investis, pour différentes raisons : il y a des professionnels, il y a des bénévoles, il y a des familles qui ont été touchées par des accidents, militantes, etc… Donc c'est riche, c'est très riche. " (correspondant départemental SR).

Les directeurs d'établissements ont organisé le passage des ASSR depuis 93, *" sans qu'il y ait une validation sociale derrière "* (correspondant départemental SR*)*, ces attestations constituant en quelque sorte une épreuve obligatoire. Loin de l'idéal du continuum éducatif, les établissements scolaires ont fait figure de réceptacles de mesures administratives qui les ont conduit à organiser des épreuves ponctuelles. En l'absence de dispositifs de formation à l'attention du corps enseignant et/ou des directeurs d'établissement, la préparation aux attestations variait donc fortement d'un établissement et d'un enseignant à l'autre.

La mise en place des réseaux de correspondants SR et l'organisation de sessions de formations pour ces correspondants, ont suivi de près les nouvelles réglementations de 2002 et de 2003. Si les formations que ceux-ci ont reçues ont suscité leur enthousiasme et la volonté de se mobiliser autour de l'éducation routière, le caractère obligatoire des attestations a largement participé de leur incitation.

" Donc, je suis tombé dans la SR, c'est une histoire très simple et je dirai très récente, puisqu'elle date de novembre 2003 peut-être, donc c'est quand même assez récent;(…) Alors c'est tombé finalement, en termes de dates, avec la parution de ces nouvelles réglementations qui nous incombent : ASSR, etc… qui nous mettent en obligation complètement, ben qui nous mettent au pied du mur en disant : vous devez former et préparer les élèves à cette attestation scolaire de SR ; alors avec, en même temps, bien évidemment pour les élèves qui échouent la nécessité de les repasser au Lycée, etc.. Alors, dans nombre d'établissements, je dois vous dire que ça n'a pas été une chose facile et ça n'est pas une chose facile…" (correspondant départemental SR).

Le rôle des correspondants sécurité routière : information, coordination, et mobilisation.

Les actions développées par les correspondants SR au sein de l'EN ont d'abord consisté à informer les directeurs d'établissement et les enseignants quant à leurs nouvelles responsabilités en matière de SR. Les correspondants ont également travaillé à alimenter en ressources adéquates le corps enseignant de manière à les aider à se préparer à cette nouvelle mission, *" à faire en sorte qu'ils puissent*

au minimum se préparer un petit peu, être accompagnés " (correspondant départemental SR). Ils se sont pour cela appuyés sur des dispositifs de communication développés au niveau local. Ainsi, dans les Bouches du Rhône, des ordinateurs portables ont été mis à disposition des collégiens, qui leur permettent notamment de se connecter à un site internet. Les correspondants SR, en collaborant avec d'autres instances de la SR au niveau local, en particulier avec le Conseil général, se sont saisis de cet outil pour y ajouter une rubrique relative à la SR qui permet aux collégiens de se préparer "en ligne". Ainsi les équipements informatiques ont servi de relais pour développer la sensibilisation à l'éducation routière dans ce département. *" c'est pas grand chose, mais bon, ben vous savez qu'ici dans le département … vous avez l'ordinateur portable, vous êtes sur internet, vous vous connectez sur le site " Ordina13 ", donc on avait travaillé avec le conseil général là-dessus, avec le chef de projet, donc vous avez une rubrique au sein de ce site "ordina13 " une rubrique "SR partage ta route ", les liens utiles, Eduscol, etc., beaucoup de sites où vous avez des fiches ".*(correspondant départemental SR,).

Leur rôle, tel que les correspondants SR s'en sont emparés, est également un rôle de mobilisation du corps enseignant autour de ce nouvel enjeu. Dans le département, les correspondants ont davantage misé sur le fait de cibler quelques personnes relais efficaces dans chacun des établissements. A cette fin, des initiatives organisationnelles originales ont été prises dans le département, qui consistent à développer un réseau de "référents" SR par établissement : *" bon c'est pas la personne forcément qui va faire passer l'ASSR, mais par contre c'est la personne qui va aussi dire aux collègues " ben regarde là, tiens, il y a des ressources que tu vas pouvoir utiliser sur le site machin truc, pour telle discipline il y a une rubrique SR, tu vas pouvoir trouver des exercices, vas-y, regarde, tu verras "* Ainsi au niveau local les correspondants SR de l'EN ont été conduits à enrichir les ressources SR mises à la disposition des enseignants par les autorités administratives, voire à inventer des dispositifs, et à créer des fonctions comme celle de référents SR, des enseignants ou non en charge d'animer la mise en place des formations transversales à l'ER dans les établissements.

L'éducation routière rencontre des tensions sur le terrain

S'ils sont soucieux de développer les actions en matière de SR, les correspondants ne peuvent que reconnaître les difficultés de "terrain". Le principal obstacle est lié à l'accroissement de la charge de travail et des objectifs qui pèsent sur les établissements. Les directeurs d'établissements doivent en effet, avec ces nouvelles réglementations, développer des actions de formation consécutives pour les enseignants et organiser la passation des épreuves ; sans, pour autant, que d'autres responsabilités et tâches leur soient enlevées. Ce principal adjoint de collège, correspondant département de la SR évoque l'ensemble des charges pédagogiques rajoutées à l'école : les risques domestiques, le secourisme, la prévention des grossesses, etc. :

" Or le souci, la difficulté, pour un chef d'établissement, c'est que finalement il y a ce genre de réglementation : on doit prendre en charge la formation, on doit prendre en charge la validation, etc. ; d'un autre côté donc, comme vous le dites, on a également prévention santé, etc., etc., et puis d'un autre côté finalement, ben l'année scolaire est toujours la même, les contenus et les programmes sont toujours

les mêmes, et les attentes des parents en termes de diplômes sont toujours les mêmes : c'est un problème…Alors bon, la circulaire est là… " (correspondant départemental SR).

Les enseignants en poste quant à eux avouent fréquemment leur manque de savoir et de savoir-faire en la matière. A tout le moins, des formations sont nécessaires avant de pouvoir compter sur leur implication.

" Alors par contre maintenant, la nécessité véritablement pour les jeunes d'obtenir cette attestation signifie qu'il y a une obligation en termes de préparation ; et ça n'est pas facile, parce que quand on parle de préparation et bien on a bien souvent des enseignants qui nous disent : " écoute, moi je ne suis pas formé, hein…la dernière fois que j'ai été en auto-école, c'est loin, qu'est-ce que je vais leur apprendre? " (correspondant départemental SR).

" Et bien, elle [l'éducation nationale] *n'est pas passionnée, elle n'est pas formée… le problème, c'est que chaque année on remet des programmes complémentaires, sans en enlever, alors… "* (Responsable de formation en SR)

Ne pouvant faire abstraction des réticences auxquelles ils se confrontent, les porteurs de projets SR adoptent une position ambiguë : pleinement conscients de l'enjeu que représente la SR, et engageant nombre d'initiatives concrètes en ce sens, ils n'en font pas pour autant un " cheval de bataille " qui les amènerait à s'opposer à ceux-là mêmes dont ils requièrent la coopération et l'engagement. Dès lors, la SR semble encore cantonnée dans un entre-deux aux portes des établissements, rappelant sa présence dès que l'occasion lui en est donnée, mais loin d'être entrée dans les mœurs.

" Alors très honnêtement je n'ai pas véritablement d'état d'âme là-dessus, je me dis que si un jour on nous retire ce genre de choses, ça ne nous manquera pas et ça sera très bien vécu… si on dit que la formation, etc., sera assurée par d'autres, c'est pas un souci. Par contre, moi, je me heurte à ce genre de choses, quand j'ai mes collègues chefs d'établissements qui me disent " attends, et puis on a les exam', et puis on a les orientations, et puis là on a les affectations, et puis on a la prévention, et puis il faut qu'on soit avec les élèves sur telle ou telle opération, c'est important il faut qu'ils aillent, il y a le salon des métiers, il faut qu'ils y aillent aussi…. "…. ça fait beaucoup de difficultés, mais bon, la loi c'est la loi… " (correspondant départemental SR).

La distance entre le corps de l'EN et l'éducation routière, loin de leurs préoccupations, concourt à faire du continuum éducatif un idéal plutôt qu'un objectif mis en pratique. Cette distance recoupe une autre coupure entre les instances officielles, qui défendent la SR au niveau national, et le " terrain ", soit l'ensemble des acteurs censés la mettre en œuvre au niveau local.

" Alors, il y a deux discours : il y a le discours officiel, au niveau étatique, qui dit " non, l'ASSR, c'est l'EN, c'est interne à l'EN ", et les gens du terrain qui disent " ils sont bien gentils, mais nous on n'est pas capables, on n'a pas le temps, et dans ce cas là on délègue ça à quelqu'un d'autre "… ça se fait énormément, bien sûr, énormément. " (correspondant départemental SR).

Accueillis avec réserve quand ce n'est pas avec réticence par le corps de l'EN, les correspondants trouvent plus d'allant (dans le cadre des PDASR en particulier) chez leurs nouveaux

homologues, investis d'une même mission SR dans les administrations et les collectivités locales. Des coopérations se développent ainsi entre correspondants départementaux SR de la région PACA, ou entre ceux-ci et les préfectures, par l'intermédiaire des coordinateurs départementaux de SR.

Ainsi par exemple, afin de faire naître une certaine culture SR chez les enseignants et les amener à inventer des outils - personnalisés - d'intégration de la SR dans leurs enseignements, une initiative novatrice est prise par ce correspondant départemental EN : la mise en place de référents SR dans chacun des établissements du secondaire de l'académie.

" Je me dis que finalement, on devrait peut-être pouvoir arriver à trouver dans chaque établissement au moins un enseignant qui peut avoir une sensibilité un petit peu plus forte sur cette thématique ; c'est la raison pour laquelle j'ai lancé, j'ai souhaité lancer, la mise en place d'un dispositif de référent de SR par établissement. Si on peut en mettre un par établissement, qui va être peut-être un conseiller technique, ou quelque chose comme ça, du chef d'établissement, qui va pouvoir lui dire " voilà, on veut monter une opération de SR, oui mais le partenaire c'est untel, untel, untel, alors on va se baser là-dessus, j'ai pris les contacts, les coordonnées, etc…. ", (correspondant départemental SR).

" Le rôle de ce référent sera de motiver les enseignants, de les renseigner et d'être un petit peu personne relais, personne ressource. Donc le recteur a inscrit ça au plan académique de formation " (coordinateur départemental SR adjoint).

Cette initiative a trouvé un écho favorable dans les Préfectures où, dans le cadre du PDASR, les coordinateurs départementaux SR ont organisé une action pour assurer une formation SR à ces référents:

" Donc on a, avec la Préfecture de Police, la préfecture de police a suivi l'opération, dans le cadre du PDASR et elle a dit " très volontiers ", c'est Mme X, elle dit : " Nous ça fait des années que l'on paie, avec différents partenaires, des stylos, des réglettes, des machins, des trucs…. On est tout à fait partants si l'on doit financer, aider à financer, la formation des enseignants…[…]… Moi j'ai vu le responsable académique de la formation, etc., on a inclus un module pour les personnes désignées référents de SR pour l'académie ; alors bon, moi je travaille sur le Département, mais j'ai mes collègues correspondants sur le Vaucluse, sur les Alpes, on était en réunion avant-hier, ils m'ont dit " oui, pas de problème nous aussi ça suit au niveau des Préfectures ". Donc ils sont prêts à financer des formations. ". (correspondant départemental SR).

" Donc justement, on met au point un module de formation, avec… des gens de l'EN, Mr M pour le pôle PACA, donc les chargés de mission du centre technique de l'équipement, nous mêmes et on a sélectionné un pool de 6 IDSR qui ont quand même des compétences. On crée le module de formation, avec tous ces gens, de façon à ce que les futurs formateurs s'imprègnent complètement de la formation. Et cette formation sera dispensée, on espère, au dernier trimestre de cette année ; donc là, ça a pas mal avancé. "

Ainsi, au niveau de cette académie, ce sont 320 référents SR qui devraient être " formés ", par petits groupes de 20, pour pouvoir mieux communiquer sur la SR dans leurs établissements respectifs. Cependant, la durée de la formation – deux jours – et son contenu nous semblent plus renvoyer à une " sensibilisation " de ces publics sur l'importance de leur rôle qu'à une transmission de contenus et de

méthodes pédagogiques :

" Première journée, on fait l'interface, quand je dis " on ", alors c'est soit Mr F. qui est responsable de l'académie sécurité, etc., ou bien moi-même, ou bien des cédéroms, films, je ne sais pas : une interface avec l'EN faisant ressortir aux stagiaires qui sont les formateurs, pourquoi on met en place ces formations et la mission des référents. Je me dis : on ne peut pas passer outre finalement, dans le cadre de cette formation, un contenu théorique déjà sur la thématique SR. La plupart des enseignants sont comme tout un chacun, ils n'ont pas fait forcément de recyclages ou de choses comme ça, bon et bien il y a des réglementations de SR et de conduite qui sont déjà très, très lointaines. Donc là, on fait une grande piqûre de rappel – ceinture, vitesse, alcool, les grands thèmes – et surtout aussi un apport en termes d'accidentologie locale, des chiffres clé sur le département : il y a des enjeux qui sont déterminés en fonction des accidents. Pourquoi nous on se situe là-dedans, et où est-ce qu'on se situe en tant que service de l'Etat? Et ensuite sur les deux dernières demi-journées, et bien là on va travailler sur deux choses, toujours en petits groupes : comment faire pour mettre en place dans un établissement scolaire une action de SR : qui va-t-on voir? Le chef de l'établissement ? Ok. Le Conseiller Principal d'Education (CPE) ? On organise ça comment ? On demande l'avis du Conseil d'Administration (CA) ? Des parents d'élève, etc… Et puis autre chose : comment est-ce qu'on peut faire pour intégrer la thématique aussi dans l'apprentissage ? Comment est-ce qu'on peut mobiliser nos collègues enseignants pour intégrer la thématique SR? " (correspondant départemental SR).

Le risque lié à l'absence d'un corps enseignant formé et impliqué en matière de SR peut se traduire par des distorsions entre les objectifs du continuum éducatif, formulés dans les termes de la transversalité, et son application, qui peut se retrouver finalement associée à une discipline, généralement l'éducation physique et sportive ou bien l'histoire-géographie. Si cette distorsion est loin de constituer une hérésie, ces deux matières étant traditionnellement investies d'une mission d'éducation à la citoyenneté, mission dont relève la SR, on ne peut que constater là encore une certaine forme d'échec de la transversalité de la SR entre les disciplines scolaires.

" Du coup, on observe qu'un prof généralement, qui est souvent le prof, soit d'EPA, soit d'histoire et géo, prend en charge la SR, alors que c'est pas ça dans le texte… Alors il oublie, et c'est surtout ça le problème, parce que lui il est prof d'histoire et géo, ça il connaît…. Expliquer l'historique de la règle, la constitution, pourquoi pas, c'est son travail…. Le prof d'EPS, ben lui, le respect de la règle il est en permanence là-dessus, pourquoi pas? " (Responsable de formation en SR)

D'ailleurs, une enquête réalisée au niveau de l'académie confirme bien la dominance de l'histoire-géographie comme matière support de la pédagogie de la SR, en tout cas l'implication plus particulière des enseignants de cette discipline sur ce thème :

" Donc, il s'avère que les enseignants d'histoire-géographie-éducation civique sont ceux qui en majorité préparent à l'ASSR; Pourquoi? Parce que, historiquement, dans le cadre de leurs référentiels de formation, dans le cadre de leurs programmes, ils avaient, dans le volet éducation civique, un volet sécurité, sécurité au sens large….et là-dedans il y a la SR. Donc, si vous voulez, de fait, ils formaient, un

petit peu…..ça se sait, ça se savait et ça se sait encore, ce sont eux qui ont un petit peu, voilà…. " (correspondant départemental SR).

Une éducation routière qui se transforme en préparation à l'examen du code ?

Le manque de formation des enseignants quant à la SR ne devrait théoriquement pas avoir lieu d'être si l'on s'en tient aux prescriptions des textes et à cette fameuse transversalité. En effet, introduire la SR dans les programmes devrait inciter, dans chaque matière, à diversifier les exemples sur lesquels s'appuie l'ensemble des techniques d'une discipline. Si l'on se penche sur le contenu des fiches pédagogiques mis en ligne sur le site Eduscol, on s'aperçoit que, d'une part, certaines disciplines trouvent plus facilement que d'autres matière à s'emparer de la SR, et que d'autre part, ces exercices mobilisent un certain nombre de connaissances spécifiques (code de la route, législation, compétences des corps de l'état, etc.) qui peuvent poser problème aux enseignants.

" Ils sont confrontés avec des problèmes de connaissance. D'autant plus que, alors qu'on devrait voir des questions qui soient trans-disciplinaires dans l'ASSR, on trouve des questions de plus en plus code de la route… Ben du coup, si on fait des évaluations comme ça, la formation va aller vers ce qu'on attend en termes d'évaluation, c'est tout à fait logique… ". (Responsable de formation en SR)

On observe donc que, d'un côté la diffusion de la SR se heurte encore au manque de disponibilité et de formation des professeurs de l'EN. Elle vient nourrir une juxtaposition de programmes que d'aucuns trouvent inflationniste et qui tend à irriter une bonne partie du corps enseignant. De l'autre, les enseignants de la conduite, garants jusqu'alors de la formation à la sécurité routière et spécifiquement formés à cette tâche, sont peu présents dans les établissements d'enseignement. Lorsqu'une EC intervient, c'est le plus souvent à titre bénévole, associatif, ou en en tant qu'IDSR. Peu d'établissements scolaires – bien qu'il en existe - font directement appel aux EC :

" Oui, il y a certains partenaires, certaines communes, certains établissements scolaires qui font intervenir des auto-écoles ; mais peu… je sais que j'ai quelques établissements qui fonctionnent comme ça ; mais enfin c'est rare parce que c'est payant, quoi. " (correspondant départemental SR).

En revanche, certains accueillent volontiers les prestations des polices – nationale et municipale, de la gendarmerie et d'associations nationales (type La Prévention Routière ou la Prévention MAIF) ou, locales, subventionnées par les collectivités territoriales.

Mais, certaines contradictions sont parfois soulevées que l'organisation et la coopération entre les différents intervenants potentiels ne permettent pas de résoudre. Cette configuration se retrouve également lorsque on analyse les expériences menées au plan d'un territoire.

3 L'action locale restructurée autour du partenariat avec les collectivités territoriales et l'action des bénévoles.

Au vu des formes de coordination vers lesquelles poussent les dispositifs législatifs, les actions développées au niveau local sont difficilement attribuables à un type d'intervenant particulier. Il s'agit davantage de projets multiples qui enchevêtrent différents niveaux de responsabilités et mobilisent différents acteurs (préfecture, collectivités locales, associations, bénévoles).

3.1 De " Réagir " aux enquêtes " comprendre pour agir " et " agir pour la SR " : le développement d'actions appelant la coordination entre les partenaires locaux.

Sous l'impulsion du CISR (du 7 juillet 2004), les actions développées dans le cadre du programme REAGIR, datant de 1983, ont été enrichies avec la mise en place de deux nouveaux dispositifs, qui visent respectivement le renforcement de l'action locale et la mobilisation des partenaires locaux. Un programme d'enquêtes techniques, intitulé " Comprendre pour agir ", a pour but une meilleure connaissance de l'insécurité routière, et son corollaire, le programme " Agir pour la sécurité routière ", organise la mobilisation et la coopération des acteurs locaux.

Le programme "comprendre " a pour but la réalisation d'enquêtes périodiques concernant les accidents graves ou mortels et ciblant des enjeux spécifiques (jeunes, seniors, deux roues, déplacements professionnels, …). Le choix de la cible et du nombre d'enquêtes est à la discrétion des personnes impliquées dans l'élaboration du document général d'orientation (DGO), qui peuvent ainsi adapter les enquêtes en fonction des risques et des problématiques locales. Elles s'appuient sur la mobilisation et la coordination de spécialistes sélectionnés qui vont jouer le rôle d'enquêteurs pour la SR. Ils sont formés en ce sens et reçoivent des instructions quant à la méthodologie de l'enquête, son organisation et la teneur de leurs engagements : " Chaque commission d'enquête pluridisciplinaire doit être constituée d'un spécialiste de l'infrastructure, d'un médecin, d'un membre des forces de l'ordre, d'un expert automobile, d'un spécialiste de la réalisation d'entretiens avec les usagers, et enfin, d'une personne compétente en fonction de l'enjeu retenu dans le département ".

Des financements sont prévus pour soutenir les initiatives de contractualisation avec les collectivités territoriales, en fonction des contenus des projets développés. Ils s'articulent avec le DGO. Ces dispositifs ont essentiellement un caractère procédural ; ils désignent des modalités de coordination et articulent des projets préexistants, tels " Label vie ".

Les ressources humaines consacrées à la SR au niveau local.

La politique locale de sécurité routière est sous la responsabilité du département et repose sur un chef de projet sécurité routière et sur un coordinateur sécurité routière. Ce dernier s'appuie sur les correspondants sécurité routière. Depuis 2002, la politique sécurité routière s'articule explicitement avec la lutte contre la délinquance dans le cadre d'une lutte générale contre l'insécurité.

Dans chaque collectivité, un élu doit être nommé correspondant SR (conseil régional, conseil général, commune, ou groupements de communes). Ce correspondant a vocation de coordination des services de l'état et des prises en charge de la sécurité routière dans les différents champs de compétences de sa collectivité.

Le programme "agir pour la SR" s'appuie sur les IDSR de "REAGIR" - dont le nom change : ils ne sont plus dits aujourd'hui "inspecteurs", mais "intervenants" - qui "assurent le socle fondateur du nouveau programme et assurent l'accompagnement des nouveaux adhérents".

Ces dispositifs s'appuient sur les ressources humaines existantes et ne prévoient pas explicitement l'embauche de personnes spécialisées dans la SR. Au contraire, il s'agit de diffuser la connaissance et de responsabiliser les agents administratifs *: "la désignation d'un correspondant SR dans chaque administration, représentée au sein du pôle de compétences Etat, apparaît comme une nécessité, dont l'importance a été rappelée par le comité interministériel"* (p. 2, fiche métier Coordinateur SR, 15 novembre 2004).

Ils ne prévoient pas non plus l'implication de personnes privées, à l'exclusion de bénévoles, essentiellement des retraités ; les EC sont mentionnées de manière assez vague dans la circulaire : *"les organismes socioprofessionnels (auto-écoles, entreprises, CRAM, établissements de santé…) et les associations sont aussi des acteurs importants dans la lutte contre l'insécurité routière"* (p. 2, fiche métier Coordinateur SR, 15 novembre 2004) leur rôle n'est pas formalisé.

Parmi les dispositifs figurent également les "maisons de la sécurité routière". Elles sont définies comme des *"lieux d'échange entre bénévoles, associations, professionnels et institutionnels. Leur montage opérationnel peut être réalisé par exemple dans les contrats Etat-Collectivités territoriales, mais aussi ouvert à d'autres partenaires. Des crédits spécifiques sont aussi disponibles en 2004 pour soutenir les premières initiatives"* (p. 4, fiche métier Coordinateur SR, 15 novembre 2004). Là encore, les professionnels impliqués ne sont ici pas explicitement nommés, même si l'on peut se référer à la liste des enquêteurs incluse dans le dispositif "comprendre pour agir", qui ne mentionne explicitement qu'un "expert de l'automobile" (qui n'est pas un enseignant).

Les coordinateurs SR

Le coordinateur SR est recruté parmi les services de la préfecture ou issu d'un service déconcentré. C'est un cadre A de la fonction publique (ou B exerçant des fonctions analogues). Il établit

des partenariats dans un cadre contractuel. Le rôle des coordinateurs est formalisé par une fiche métier.

Les coordinateurs reçoivent une formation de deux semaines. Une partie de la formation est consacrée à des connaissances et compétences spécifiques à la SR : *" la politique nationale, les orientations de la politique locale, les programmes mis en œuvre (DGO, PDASR, AGIR, ECPA, Label vie, Maison de la SR), l'organisation départementale, les partenaires locaux et notamment les collectivités territoriales, les domaines d'action en prévention, contrôle et sanction, ainsi que les éléments essentiels de la culture SR ".* L'autre partie vise des compétences dites managériales : conduite d'entretien, conduite de réunion, délégation d'activités, conduite de projet " les méthodes pédagogiques mises en œuvre lors de cette formation initiale sont expositives et participatives pour l'apport de connaissances organisationnelles et techniques, sur la SR, et actives notamment pour "l'approche métier" : conduite d'entretien, conduite de réunion, délégation d'activité, conduite de projet " (fiche métier coordinateur SR du 15 novembre 2004).

UNE COORDINATRICE DEPARTEMENTALE SECURITE ROUTIERE ET SON ADJOINT

Mme D. *" Nous, on a un profil un peu particulier, parce qu'on est deux à la coordination départementale, on dépend du Préfet de Police, directement, le Préfet de Police étant chef de produit SR par Délégation du Préfet de Département, c'est une délégation. Nous, on est tous les deux policiers. En France, il doit y avoir 7 policiers qui exercent cette mission ; dans chaque département, la coordination est organisée en fonction de l'endroit où elle se trouve et de son chef direct ; donc nous, le préfet de police a choisi d'y mettre des policiers. Nous le cabinet ici, les actifs c'est que des policiers et des administratifs de la police ou de la préfecture. Nous venons tous les deux d'un service actif. Moi je suis arrivé ici, j'ai été un peu… non pas cooptée, mais on m'a demandé de venir ici un peu pour réorganiser le service, et parce que la SR devenait un grand chantier de l'Etat et qu'il fallait lui donner une dimension à l'image de ce que le Président veut donner, quoi. Moi, je suis là depuis 3 ans "*

Mr S. *" Moi je suis issu d'une formation motocycliste de la police. Donc la cellule de la SR a fait un appel à candidature, une ouverture de poste ; j'ai eu la chance d'être auditionné, et je suis ici depuis janvier 2003. Alors c'est vrai que la SR, en étant policier de la route, on la traitait tous les jours, mais plus du côté répressif que préventif.*

Mme D. *" Mais on reste un peu du côté contrôle/sanction puisque vous allez voir que notre fonction c'est aussi ça. Parce que le rôle de la coordination ici c'est justement de trouver le juste équilibre entre la politique de contrôle/sanction, la politique de prévention menée dans le département ; et c'est même un équilibre qui se réajuste en cours d'année, en fonction des thématiques, en fonction de la nature des accidents, des usagers impliqués, etc. Sous l'impulsion de notre préfet de police, il peut arriver par exemple que sur un de nos enjeux, je vais prendre l'exemple des motocyclistes, on soit très prévention sur deux ou trois mois et puis, parce que l'actualité fait que l'on a une sur-représentation des motards dans les accidents et qu'eux mêmes sont à l'origine de l'accident, et ben on fasse en sorte que le plan de contrôles soit intensifié en tout cas sur cette cible là. Oui on est impliqués dans l'élaboration du plan de contrôle de la police de la route. ".*

Recrutement et formation des intervenants en sécurité routière.

Une majorité des IDSR est recrutée parmi différents corps de métier existants, ou des retraités bénévoles. Les IDSR ont reçu une formation spécifique. La liste des intervenants d'un des départements PACA étudiés compte ainsi des représentants multiples : gendarmerie, police nationale, DDE, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, conseil général (par exemple dans le 06 : chargé de l'accidentologie et de la sécurité routière), direction des transports - service de l'aménagement et de la sécurité, médecins des hôpitaux, pompiers, assurance (prévention Maif en 06), audit formation prévention sécurité, associations (" route 06 ", "Marilou "), EC (4 enseignants), formateurs en entreprise, expert auto, centres de contrôle, retraités. Pour chacun de ces intervenants, les actions menées dans le cadre du PDASR ne sont qu'un domaine d'intervention parmi d'autres. Leur professionnalité reste attachée à leur champ de spécialité (psychologues, médecins, ingénieur des ponts). Tel est d'ailleurs l'objectif de la loi. Cependant, la formation de deux semaines est considérée comme étant trop courte pour maîtriser tous les aspects liés à sécurité routière.

Coordination locale de la SR et écoles de conduite

Si un tout petit nombre d'enseignants de la conduite entrent bien parfois dans le réseau du PDASR animé par le coordinateur départemental de SR, c'est à titre purement individuel et bénévole – pas au titre de leur entreprise -, plutôt comme experts (il s'agit souvent de titulaires du BAFM) et généralement sur la base d'un certain engagement dans la lutte contre l'insécurité routière (IDSR).

Mais le " monde " des auto-écoles est globalement absent de ces réseaux. En fait, les représentations que, d'une manière générale, en ont les agents de l'état - et réciproquement l'image que le " petit patron " d'une école de conduite peut se faire du fonctionnaire des préfectures - sont source d'un clivage fort entre deux mondes aux intérêts divergents : celui dont l'action est guidée par l'intérêt général et la distribution d'un bien public d'une part, celui qui vend des produits à des consommateurs. Ces quelques passages extraits de l'interview d'une coordinatrice départementale de SR, capitaine de police, sont révélateurs, sinon d'opposition, tout au moins d'une certaine défiance mutuelle :

" Nous, on n'est pas en rapport direct avec eux. Par contre, on a des moniteurs d'auto-école comme IDSR. Alors eux sont associés dans la mesure où l'on a certains IDSR qui sont enseignants, on en a 5 ou 6. On a eu si vous voulez deux étapes. La première ça a été lorsque il y a eu ces IDSR, les enseignants de la conduite se sont dits : on va être IDSR parce que ça nous permet d'ajouter quelque chose sur notre carte de visite je suis enseignant de la conduite, IDSR, donc…Quand on en a eu un certain nombre de cas, on a dit "attendez, nous on n'est pas là pour former des gens, pour leur donner un titre et puis qu'après on ne les voit plus ". Donc, finalement, on n'a gardé que les plus motivés. Et on a été un peu réticents à les former au titre d'IDSR parce que quand on creusait un petit peu avec eux en leur demandant " est-ce qu'éventuellement le week-end vous seriez un peu disponibles pour venir avec nous sur la caravane? Est-ce que vous feriez des interventions en milieu scolaire? Est-ce que…est-ce que… ? ", là déjà c'était un peu plus compliqué : parce qu'il n'y avait pas d'argent à donner ; nous, on ne peut pas donner d'argent à nos intervenants. Donc, on a été un petit peu réticents à les faire entrer dans le dispositif. Et on ne sent pas chez eux de volonté réelle de s'intégrer au dispositif. Eux, ils ont … il faut

qu'ils forment un certain nombre de candidats, et c'est un milieu un peu particulier parce qu'ils sont là pour gagner leur vie. Alors que nous, dans les métiers de la SR, nos IDSR, nos interventions, etc., il n'y a pas d'argent en jeu, on ne les enrichit pas. Alors c'est là qu'il y a un petit peu opposition. Mais on n'a pas vraiment de sollicitations de leur part non plus pour vraiment chercher à faire un travail en commun. " (coordinatrice départementale SR).

" Lui [un exploitant], *ce qu'il voulait c'est que les moniteurs d'auto-école étant toute la journée sur la voie publique, c'était finalement mener une action avec les moniteurs d'auto-école pour que eux repèrent les soucis liés à la signalisation, les parcours dangereux, etc. Je veux dire, moi, je n'ai pas besoin de ça. Qu'à la rigueur dans le cadre de leur travail, ils nous fassent remonter effectivement ces soucis et que nous, après, on coordonne les services pour améliorer, oui ; mais pas en contrepartie d'une participation financière " (coordinatrice départementale SR).*

" Et après, bon, on n'est pas dupes non plus ; enfin moi j'ai assisté à bon nombre de réunions ; l'inspecteur du permis de conduire, il a quoi comme mission? S'il va voir une auto-école, il faut qu'il la prévienne, il faut qu'il lui dise " je vais venir dans trois jours ". Si demain j'ai un commissaire qui vient me contrôler et qui me dit " je viens dans trois jours ", je peux vous assurer que tous les dossiers seront nickel, hein. Le candidat qui va passer dans la voiture, ce sera le gars qui est à deux doigts de passer le permis, etc. Ben oui, moi je trouve qu'il n'y a pas un réel contrôle, il y a un petit suivi, et puis c'est tout. Et tout ce qui les intéresse finalement, c'est de faire du chiffre et d'obtenir les places pour faire passer le permis ".

3.2 Le développement d'actions municipales

Les IDSR sont également présents parmi les acteurs municipaux. Dans une ville exemplaire au regard des actions développées en matière de sécurité routière, un responsable de la municipalité s'est investi prioritairement dans ce type d'actions. Nous n'avons pas cherché à dresser une liste exhaustive des municipalités qui s'impliquent, mais des grosses municipalités sont plutôt réputées réticentes à s'engager dans des partenariats effectifs.

3.2.1 Des actions dépendant d'orientations municipales

Il n'y a pour le moment pas de véritable modèle de l'action municipale en matière de SR. Les communes d'ailleurs s'y impliquent avec une intensité et des moyens extrêmement variables. Le cas que nous évoquons à présent de façon un peu rapide n'a donc aucune valeur exemplaire. Il permet toutefois de mettre en exergue quelques propriétés caractéristiques de cette action : outre les modalités qu'elle prend et les moyens qui lui sont consacrés, des éléments tels que l'implication personnelle en réseau et le charisme du chef de projet SR, ou encore la grande diversité des modalités d'intervention mises en œuvre sont emblématiques du caractère délibérément volontariste de la politique locale de SR.

Ici le responsable du service municipal de SR est un élu, adjoint au maire, en charge depuis quatre mandats de la circulation, des transports, de la sécurité publique et de la sécurité routière. Au départ, la SR n'est ni une vocation *(" j'ai plongé là-dedans tout à fait accidentellement, sans savoir*

pourquoi ") ni le débouché logique d'une formation ou d'une carrière. Ingénieur d'une école d'électricité, il décide, suite à une rupture professionnelle, de suivre durant un an une formation de formateur. C'est une fois engagé dans sa fonction politique qu'il découvre véritablement la SR et entreprend de s'y former*: " j'ai fait systématiquement comme formation tous les stages et séminaires de l'Ecole des Ponts, pour me former à cette discipline de la sécurité routière. ".*

Mais la formation formelle n'est pas tout. Son action municipale a été clairement facilitée par le support des réseaux qu'il a pu développer, non seulement du simple fait de sa fonction politique, mais également en s'inscrivant de multiples *façons " dans le cercle, à l'époque un peu restreint de la sécurité routière "* ; par exemple en s'inscrivant comme auditeur à l'Institut des Hautes Etudes de Sécurité Intérieure, lieu où se sont noués nombre de réseaux propres à faciliter son action et sa réussite : *" donc avec les études inhérentes à l'IHESI et surtout, avec le relationnel énorme que j'ai pu développer… hein, parce qu'il y avait des patrons des renseignements généraux, il y avait des colonels de gendarmerie, il y avait si vous voulez des préfets… tous les gens qui, aujourd'hui, ben se retrouvent dans des ministères, etc… d'où, ça a facilité si vous voulez le contact. ".* Ce type de réseau, dont les vertus sont à la fois d'informer sur (et de former à) l'action et de la soutenir complète mais aussi s'imbrique dans les réseaux locaux qui contribuent à en fixer le cadre : conseils régionaux, conseils généraux, préfecture, police, pompiers, gendarmerie, DDE, intervenants en SR, etc. C'est selon à la fois les domaines et les projets de SR abordés et les affinités et relations interpersonnelles que se nouent concrètement, sur le terrain, les coopérations. Les écoles de conduite de la commune ne sont généralement pas associées à ces actions. L'une d'entre elles toutefois joue un rôle (bénévole) d'information sur les défauts de signalisation ou les éléments accidentogènes repérés sur la commune. A certains égards, les sensibilisations à la SR effectuées à titre gracieux par le service municipal auprès des personnels de quelques grandes entreprises de son territoire sont perçues comme des faits de concurrence peu loyale par les écoles de conduite.

La formation à la SR et la constitution de réseaux, pour nécessaires qu'elles paraissent, ne sont pas non plus suffisantes pour fonder une véritable action SR. Encore faut-il se procurer les moyens de l'entreprendre. C'est sans doute pour convaincre la municipalité de son bien fondé que jouent le plus le charisme et la pugnacité de l'élu : création de deux emplois jeunes, puis d'un emploi permanent dédié à la SR, tissage de liens contractuels réguliers avec un cabinet fournissant des prestations d'assistance et de conseil en matière de SR, association de bénévoles à l'action SR, etc.

Tous ces ingrédients réunis, l'élu et son service font en quelque sorte " feu de tout bois " pour tenter de réduire directement l'accidentologie sur leur territoire (traitement des infrastructures routières, résorption des " points noirs ", réduction des obstacles latéraux, amélioration de la signalisation, participation aux enquêtes en tant qu'IDSR, confection d'un atlas de l'accidentologie sur la commune, etc.) et pour sensibiliser la population (caravanes et pistes SR, sensibilisation dans les écoles, dans les quartiers, dans les entreprises, actions de communication citoyenne au carrefours dangereux de la commune, projet de création d'une maison de la SR, etc.) . Un ensemble de tâches parfois difficiles :

" Je me suis d'abord attaché sur ma commune à développer la sécurité routière, et je dirais aujourd'hui que depuis la maternelle jusqu'à senior ou troisième âge, tout le monde a "subi" de la sécurité routière (SR) … il faut le dire aussi, avec plus ou moins de succès. Il faut être clair, il y a des endroits où dans des

réactualisions de connaissance j'ai eu du public, et puis dans d'autres secteurs de la ville, dans une zone de quartier, j'ai été obligé de renvoyer la réunion ….. La sécurité routière n'est pas quelque chose, il faut le dire, qui motive tellement les gens ; c'est pas racoleur, bon. Mais c'est vrai qu'aujourd'hui – et ça je dois reconnaître que ça m'a fait extrêmement plaisir – être reconnu par l'Etat et par le Président de la république, puisque c'est dans les 3 priorités de l'Etat, nous apporte, pour nous, une satisfaction personnelle. " (adjoint au maire).

On peut se demander si cet encouragement symbolique à l'action SR pour un élu qui la pratique sur un mode volontariste depuis une vingtaine d'années (non seulement au sein de sa commune mais également en tant que responsable SR au sein de l'association des Maires du département) est suffisante pour inciter des municipalités plus réticentes à développer des programmes efficaces de SR : " *Le problème, si vous voulez, c'est que c'est pas une compétence transférée… alors il y en a qui le jouent par l'intermédiaire de la circulation ; il y en a qui le jouent pas l'intermédiaire des transports "*.

3.2.2 La sécurité routière, source potentielle d'emplois dans les collectivités locales ?

Dans cette municipalité, sous l'impulsion de cet élu charismatique, et dans le cadre du contrat local de sécurité que la commune a été une des premières à appliquer – forte d'une déjà longue expérience des plans locaux de sécurité - deux nouveaux emplois ont pu être ainsi créés en rapport direct avec la sécurité routière. Pour anecdotique qu'il puisse paraître *a priori*, ce fait contraste avec la politique mise en œuvre par l'Etat, par exemple dans l'éducation nationale, où le " plus de sensibilisation à la SR " se fait à moyens humains constants[9]. On verra plus loin – cas des associations - que c'est toujours ainsi, c'est à dire au plus près du terrain et sur la base d'initiatives locales, que les incitations publiques à la lutte contre l'insécurité routière sont susceptibles de générer quelques nouveaux emplois ; c'est à ce niveau de décentralisation aussi qu'est reportée une partie de la charge de la politique active de SR.

Les conditions de recrutement des deux personnes venues constituer les services de SR de la commune sont assez emblématiques du "vide " qui caractérise aujourd'hui la formation à ce type de métier. Et cette carence a partie liée avec une certaine opacité des critères qui président au recrutement. Dans le cas d'espèce, la municipalité a retenu des candidats qui *" n'avaient aucune formation " :* un Bac+2 et une personne qui *" avait tenté le concours de professorat des écoles, et s'était plantée deux fois "*. Là où, comme nous le verrons (cas d'une association intervenant dans les écoles, collèges et lycées de la région), certains recrutent de manière délibérée des polytraumatisés pour mieux sensibiliser les enfants et adolescents aux risques physiques liés à l'insécurité routière (pédagogie fondée sur l'affect), dans le cas d'espèce de cette municipalité le même critère est utilisé à rebours : " *Je vous dirais même que dans les candidatures que j'avais, j'avais volontairement, et c'est dommage, refusé quelqu'un qui venait parce qu'il y avait eu un accident dans la famille. Je ne voulais pas quelqu'un qui soit déjà sensibilisé par un accident et qui, dans les contraintes que nous avons dans ce milieu là – parce que*

malheureusement, nous, nous les voyons – je ne voulais pas qu'elle puisse, de temps en temps, réfléchir à comment ça c'était passé…. " (élu, responsable service SR municipal).

Pour pallier l'absence de formation initiale au domaine de la SR, l'élu multiplie alors les voies de formation de ses collaborateurs : formation IDSR au Centre technique de l'Equipement, participation à des enquêtes d'accidents sur la commune, formation au secourisme, formation de monitrice de piste de prévention routière, et *" elles ont eu un stage pour pénétrer l'Education "*. Finalement, l'élu estime les avoir *"fait former pendant un an et demi "*. Ce cas de figure fait apparaître l'insuffisance pratique de la formation d'IDSR pour forger les compétences nécessaires à l'exercice de fonctions opérationnelles polyvalentes de ce type[10].

On peut en conclure que, d'une part, la formation IDSR ne semble pas suffire pour rendre les non initiés compétents en matière de sécurité routière, et que, d'autre part, les actions engagées ne ciblent pas directement les comportements des usagers ou des conducteurs, c'est à dire qu'ils ne rentrent pas en concurrence avec les écoles de conduite.

3.3 Bénévolat, initiatives citoyennes, formation sur le tas et territoire

L'enquête révèle encore nombre d'initiatives locales de sensibilisation à la SR auprès de publics variés. Souvent menées en direction de jeunes publics, avec des moyens minima, par des bénévoles ou par des personnes en quête de participation à la vie citoyenne, la plupart d'entre elles finissent par être encadrées par des associations, puis coordonnées au sein des Plans départementaux d'action sécurité routière. On prendra ici deux exemples de ce type d'engagement dans l'action SR.

Cas N°1.

Mr X (25 ans), est aujourd'hui président bénévole actif de "La route des jeunes en PACA", association visant à assurer une présence auprès des jeunes publics des discothèques de la région dans un but à la fois pédagogique et de prévention des situations de conduite en état d'ébriété. L'objet des actions de ces bénévoles – essentiellement des jeunes - est bien d'agir, sur le terrain, sur les comportements des jeunes publics (conducteurs et passagers), au delà même de leurs seules conduites routières (prévention contre la consommation excessive d'alcool, drogues, etc.).

" On travaille en partenariat avec des responsables de discothèques et de bars, avec lesquels on signe des conventions de partenariat ; donc ces responsables s'engagent à offrir des entrées gratuites et des consommations non alcoolisées à tous les conducteurs qui s'engagent à respecter le taux d'alcoolémie ; et donc nous on prend les clés de ces jeunes à l'entrée et à la sortie, on les fait souffler dans des

---

[9] On pourrait évoquer aussi par exemple, allant dans la même direction, la politique publique de contrôle des vitesses routières, plus économe de ressources humaines que d'investissements en moyens techniques sophistiqués (radar, etc.).

[10] Fonctions qui, après tout, pourraient se développer au fil de l'affermissement d'une politique locale active de sécurité routière : la France comptant un peu plus de 870 communes de plus de 10 000 habitants en 1999 le cas exemplaire de la municipalité étudiée inciterait à formuler un pronostic (optimiste) de plus d'un milliers d'emplois locaux.

éthylomètres électroniques….oui, on reste jusqu'à la fermeture de la discothèque… […]…Alors en fait, il y a tous ceux qui nous laissent leurs clés donc qui jouent le jeu soufflent dans un éthylotest électronique parce qu'il faut qu'on ait un chiffre fixe ; et après, pour tous les autres jeunes, qu'ils soient passagers, conducteurs, qu'il soient venus à pieds ou quoique ce soit, on a pour objectif de leur apprendre à utiliser les ethylotests chimiques, les alcootests, parce que c'est vrai qu'il y en a un grand nombre qui ne savent pas l'utiliser, qui ne savent pas où en trouver, donc on en distribue aussi largement, c'est notre plus gros budget, ça représente je pense 50% du budget de l'association… et donc oui, on en donne, on distribue aussi des prospectus, des tableaux d'alcoolémie, etc…." (bénévole associatif)

Aujourd'hui titulaire d'un DESS de droit des collectivités locales, son type d'engagement dans l'action SR sans aucune formation spécifique présente des caractères assez répandus parmi les situations rencontrées dans l'enquête :

" Je suis entré dans la SR quand j'étais étudiant ; il y a 4 ans, en 2001. J'étais étudiant en droit, j'ai une maîtrise de droit, à Toulon. J'avais profondément envie de m'engager dans une cause citoyenne mais je ne savais pas vraiment laquelle et j'ai vu un reportage à la télé sur des actions menées par des jeunes auprès des jeunes dans les discothèques et c'est vrai que ça m'a séduit, donc j'ai essayé ; et puis ça m'a plu…..[…]… Ca part d'actions très, très concrètes et pragmatiques sur le terrain dans les discothèques, bon, ça ne demandait pas tant de connaissances que ça, c'était plus le contact humain avec les jeunes, essayer de les convaincre de ne pas consommer d'alcool plus que de les informer parce que c'est un cadre assez spécial. Et puis donc ça s'est bien passé, on a développé le concept, on a créé une association régionale ici, dont je suis président depuis trois ans ; et c'est vrai que c'est après, à mesure, à force d'être en contact avec les acteurs de la SR, que ce soit dans les réunions à la Préfecture ou dans les groupes de travail, et puis aussi avec les questions qui petit à petit venaient de la part des lycéens, on s'est documentés, on a constitué des fonds documentaires, essentiellement grâce à l'internet, et puis voilà, on s'est vraiment formés comme ça…[..]…Sur le discours, ben ce qui fait que ça marche bien, c'est que c'est des jeunes qui parlent aux jeunes, a priori on n'a même pas besoin de formation vraiment pour ça, c'est très naturel ; et d'ailleurs, plus c'est naturel mieux ça se passe en général. Après, sur tout ce qui est vraiment données SR, sur les questions qu'on nous pose, sur l'alcool au volant on n'a pas de problèmes ; sur d'autres questions on n'est pas toujours bien informés, mais…..Non, on n'a suivi aucune formation "

Cas N°2

Mr Y, un "passionné" de sécurité routière, devenu responsable du PDASR de son département se voue au développement d'actions de formation ciblant plus particulièrement les collèges du territoire. Prenant en quelque sorte le contre-pied des propositions pédagogiques officielles en mettant les jeunes en situation de conduite encadrée, développant l'usage des supports vidéos, il offre à de jeunes élèves en difficulté scolaire âgés de 15 ans un enseignement fondé sur un découpage original en trois modules :

Module 1 : code.

Module 2 : connaissance technique du moteur et de son fonctionnement.

Module 3 : initiation à la conduite.

Les charges de cette formation sont partagées entre les collèges (qui participent à l'édition des

documents pédagogiques, fournissent les salles de cours, etc.), le PDASR (programme " réagir ", subventionnement d'un véhicule, etc.) et des formateurs " bénévoles ". L'un d'entre eux, Mr Z, dispose en fait d'une décharge professionnelle de 2 h 30 hebdomadaires pour enseigner.

Ces deux exemples mettent en exergue le caractère souvent volontariste et désintéressé de certaines actions territoriales en matière de sécurité routière. Sans espérer en tirer un revenu, par engagement dans la collectivité, certains impulsent des actions, plus ou moins originales, généralement sans grande formation préalable, avec pour principales compétences l'" envie d'agir ". Leur projet ne peut généralement se développer sans s'intégrer dans des réseaux institutionnels locaux qui le soutiennent, le sécurisent et prodiguent à son initiateur l'information minimale – sinon la formation – nécessaire.

Il est d'ores et déjà important de noter – nous y reviendrons – que, même lorsque ces initiatives conduisent à initier des élèves à la conduite (cas N°2), les EC restent toujours en marge des actions comme elles sont la plupart du temps à distance de ce travail de sensibilisation auprès de la jeunesse. En fait, les initiatives locales écartent de fait les EC de ces dispositifs. Dans le cadre d'un projet d'actions menées dans le cadre du PDASR de ce département "dans le but de développer la responsabilité et l'autonomie de l'élève par l'éducation routière du jeune du conducteur", une lettre de mission du ministère, mentionne explicitement : " Participation de professionnels de l'enseignement de la conduite : elle n'est pas requise dans ce projet ". En creusant cette limite avec un de nos interlocuteurs, formateur bénévole dans ce programme, il est ressorti que l'exclusion des EC de ces actions ne renvoyait pas fondamentalement à une quelconque incompétence supposée des EC mais renvoyait à un principe que l'on pourrait qualifier d'" éthique " ou de " moral " : c'est que, selon notre interlocuteur, les actions de sensibilisation auprès du jeune public relèvent d'une citoyenneté qui pâtirait de prendre une tournure lucrative ; autrement dit, rémunérer les intervenants reviendrait en quelque sorte à " corrompre " le projet initial.

Le maillage territorial du champ de la sécurité routière par les associations est une des pièces maîtresses – avec le continuum éducatif mis en œuvre à l'EN et, bien sûr, l'action des forces de police et de gendarmerie – de la politique publique de SR sur le terrain de l'action directe auprès des usagers (sensibilisation, prévention, formation). Les projets innovants et conformes au projet politique sont encouragés par les instances régionales. Si, dans ce maillage, les associations employant des bénévoles sont nombreuses, les moyens d'action les plus importants sont plutôt alloués à des associations plus professionnalisées rémunérant les ressources humaines engagées dans l'action.

3.4 Des collectivités locales qui encouragent et financent le travail de sensibilisation et d'éducation des associations

Les interventions en milieu scolaire (sensibilisation, formation, plus ou moins coordonnées avec l'éducation nationale) figurent au premier rang des efforts financiers consentis par les collectivités locales et territoriales. Sont plus particulièrement retenus, les projets émanant d'associations qui donnent les

meilleures garanties de professionnalité.

Pour le président de cette importante association locale employant 20 salariés, dont 14 formateurs en milieu scolaire, les projets sérieux trouvent sans trop de peine un financement des conseils généraux ou conseils régionaux:

" Contrairement à ce que l'on peut croire les collectivités sont prêtes à s'investir. Lorsqu'on monte un projet qui est intéressant, elles sont prêtes à s'investir. Même si on dit que les finances se réduisent, c'est vrai, mais elles sont prêtes à s'investir : moi c'est le constat que je peux faire, je le dis souvent d'ailleurs à mes étudiants…., conseil régional, conseil général, les collectivités, les communes, il n'y a pas de problèmes… ça n'a jamais été un problème en fait. " (responsable associatif).

Si cette association est aujourd'hui une des plus actives de la région, c'est sans doute en raison des compétences et des qualifications de son initiateur (Bepecaser, Bafcri, Bafm, maîtrise de russe, DESS de psychologie, etc.) et de son expérience réussie de cinq ans d'enseignement de la conduite dans ses propres auto-écoles. C'est d'ailleurs en tant qu'auto-école qu'il a initié quelques succès auprès des collectivités locales en organisant des interventions en milieu scolaire. Mais en tant qu'auto école, ces interventions étaient bénévoles. La création de l'association a été un moyen de drainer des fonds pour financer les interventions de ses salariés.

- Vous interveniez dans les écoles à l'époque? - " Déjà un petit peu… ça pouvait se faire. Sauf que c'était bénévole : c'était pas obligatoire et c'était bénévole, mais je partais du principe que c'était en même temps "commercial" entre guillemets et en même temps une sorte de… je ne dirai pas de vocation, mais un principe : c'est à dire que je suis dans une commune où je participe à une action pédagogique, ça me paraît normal en même temps de participer dans la commune, à des réunions sur la SR, avec le peu de ce que je pouvais amener en termes de connaissances, et j'allais dans les écoles. Ca me permettait en même temps moi de me former et de participer à la vie active de la commune, au tissu social…[…]…Je travaillais déjà pour la ville de Marseille en SR en milieu scolaire ; mais à petit échelle, c'est à dire qu'à l'époque, je devais faire 4 000 enfants par an. Au départ, plusieurs modules : "attention fragile" qui s'intéressait aux 6èmes ; et le second "auto minots" qui s'intéressait aux 4èmes ; on faisait entre les deux 3 000 élèves. Et lorsque l'on a mis en place notre association, on a commencé à travailler en partenariat avec la ville de Marseille, le PDSCM ; et là donc, ce qui s'est passé, c'est qu'on a des volontés communes avec les collectivités de vouloir agir " (responsable associatif)

Pour perdurer, les associations de ce type puisent à différentes sources budgétaires pour développer leurs projets d'interventions en milieu scolaire :

" En plus, on rajoute là-dessus le module du conseil général, qui s'appelle PTR " partage ta route " et le module du conseil régional qui s'appelle " conduis ta vie ". En ce qui concerne le conseil régional, pour vous donner un exemple, le budget qui nous a été alloué pour travailler dans les lycées l'année dernière, je crois que c'est 200 000 ou 250 000 euros, c'est pas un petit budget.. Quand je dis que les collectivités s'investissent… " (responsable associatif)

Les opérations sont généralement renouvelées chaque année, sous des formes variables, parfois avec des

délais de latence. L'association dispose d'ailleurs généralement d'une certaine autonomie dans l'organisation de ses actions : " Non, c'est nous qui organisons la coordination avec les chefs d'établissement, le CR finance et il en récupère le bénéfice. On n'est pas cités, mais on s'en fout, c'est pas notre objectif *"*.

Pour cet interlocuteur, les compétences utiles pour l'intervention en milieu scolaire sont assez spécifiques : ne les possèdent selon lui, ni les enseignants de l'EN, ni les enseignants de la conduite. Il dégage deux compétences dites spécifiques.

La première consiste à intéresser les élèves et avoir autorité sur le groupe:

" Ca a plus été un problème de trouver des formateurs qui soient qualifiés, qui acceptent le milieu scolaire…parce que le milieu scolaire c'est beaucoup plus difficile que le professionnel, parce que là l'attention là, c'est à vous de la….c'est à dire que le BEPCASER, le BAFM, vous donnent un titre quand vous êtes en milieu professionnel et donc ce titre, la fonction vous donne un peu l'autorité entre guillemets…peut-être pas longtemps, mais… alors que là, vous arrivez dans une classe, c'est à vous de faire votre autorité et de faire en sorte que votre cours soit intéressant ; et il y a des problèmes de gestion de discipline, qui dépassent la SR, de gestion, de pédagogie….Ca veut dire que ça demande d'autres compétences aussi…c'est à dire qu'il y a beaucoup de gens qui veulent le faire, mais dès qu'ils se retrouvent après face à un groupe, ils s'imaginent qu'il suffit de dire pour faire, et c'est pas comme ça que ça se passe, ça serait trop facile, quoi " (responsable associatif) .

La deuxième compétence concerne la compréhension de la règle, au delà de son énoncé.

" A l'époque on faisait ça parce qu'il n'y avait pas d'ASSR…on intervenait déjà en 6ème et 4ème. ; on s'était basés sur l'accidentologie départementale. Après, on a commencé à observer qu'il y avait d'autres enjeux aux CP, notamment sur les traversées de rue ; et progressivement on a monté de projets à chaque fois … là, on fait les 3 cycles de l'école, cycle 1, cycle 2, cycle 3 ; donc 6ème à terminale…. Alors à la différence de l'ASSR qui travaille davantage sur le contenu, sur la règle, nous on travaille davantage sur la compréhension de la règle ; c'est à dire que nous, ça ne nous intéresse pas de savoir leur dire qu'il faut mettre la ceinture. L'ASSR leur pose la question "est-ce qu'à l'arrière il faut mettre la ceinture?" ; nous, on explique à quoi ça sert de mettre la ceinture, soit au niveau physique, physiologique, sociologique (qu'est-ce que c'est qu'une règle ?); on est plus là-dessus, nous, à un autre versant de la démarche cognitive, on est plus à la compréhension que sur l'énoncé de la loi ; parce qu'on sait très bien que déjà à ce niveau là, la règle principale est connue… quand le gamin arrive déjà au CP, il sait déjà qu'au feu rouge il faut s'arrêter, qu'on doit mettre la ceinture…. C'est pas pour ça qu'ils vont le faire, hein….Donc l'EN met en place des actions internes, ASSR, sur les connaissances, c'est normal, c'est ce qu'elle sait faire…. Nous, on travaille sur un autre volet. Du coup, quand l'ASSR est arrivée, ça s'est imbriqué : l'EN travaille sur le contenu, et nous sur la justification, voilà "(responsable associatif) .

Dans cette association, la satisfaction du besoin en personnels compétents passe obligatoirement par la formation continue après – au moins – le Bepecaser et par la mise en œuvre de critères de recrutement adaptés aux postes :

" Profil? Bepcaser minimum à la base, oui tous sauf…ha, ça dépend, Bepecaser ou victime d'un

accident de la route . Alors, de toutes façons avec une formation de trois mois au sein de l'association, qui a été faite aussi bien en interne, par nous que par des gens que je côtoie : j'ai fait intervenir de la fac T.A. en psycho sociale (université de Provence), M.de la fac, A. à la fac, j'ai fait intervenir P. en victimologie, des gens de l'université de . L., etc. Et après, des demandes suivant le cursus ; et donc j'en ai en ce moment deux en licence, en SR justement, en DU ; un qui a fait un DESS en sciences de l'Education sur l'évaluation. C'est à dire qu'on a une politique interne de la formation assez lourde quand même : là en ce moment, si je me compte moi, L. est en formation, A. est en formation, H. , M., O., C. rentre en formation en juillet : ça fait à peu près la moitié des permanents en formation une semaine par mois en moyenne. On essaye de privilégier les théories de l'apprentissage par l'alternance ; je crois davantage à ces formes d'apprentissage qu'aux autres, et en même temps pour pouvoir faire tourner la structure quand même, à un moment donné il faut bien aussi qu'elle fonctionne. Donc, je prends à la base des gens qui ont le Bepecaser… non, pas forcément avec une expérience. Honnêtement, je repère en fait quand je les ai en formation, les gens qui ont une motivation. Oui, parce que je forme au Bepecaser, à l'admissibilité ". (responsable associatif) .

Tel n'est cependant pas le seul profil des formateurs et des intervenants dans les écoles, collèges et lycées. Expérimentant pour partie une méthode de travail sur les affects auprès des jeunes publics, l'association a en effet recruté plusieurs salariés sur des critères de handicap :
" Pourquoi des handicapés? …. Alors honnêtement, il n'y a pas d'étude scientifique qui démontre dans la prévention que le travail sur les affects soit positif ou négatif, rien n'est prouvé….On va sur des extrêmes…. Par contre, nous, ce qui nous a semblé par l'expérience, lorsque l'on travaille avec les jeunes, la Protection Judiciaire de la Jeunesse ou en milieu scolaire, que le fait de travailler sur l'affect, ça n'entraînait pas forcément un changement de comportement, mais ça permettait d'avoir une meilleure écoute et d'amener après un message de prévention derrière… Alors on n'est pas sûrs que ça fonctionne comme ça, d'accord? Mais comme ça nous a semblé fonctionner… " (responsable associatif) .

Il n'est d'ailleurs pas anecdotique de souligner les conditions d'obtention de l'important financement d'actions SR obtenu par l'association auprès du Conseil régional PACA ; dans le budget de cette institution – très tardivement soucieuse de financer directement des actions SR – l'intervention de sensibilisation dans les lycées de la région a été inscrite au titre de l'emploi de handicapés :
" Si vous voulez, là c'est un habillage que j'avais fait parce que l'action me plaisait : nous l'avions faite passer par l'emploi parce que j'avais considéré que permettre l'accès à l'emploi pour des personnes handicapées c'est tellement rare et tellement précieux. C'est par ce biais là que nous avons pu valoriser ce dossier parce qu'il fallait faire vite puisque Mr X (le président de l'association) était venu me voir après la commission pour voir si l'on ne pouvait pas s'y raccrocher ; et après c'était la fameuse période électorale où tout s'est arrêté jusqu'au mois de juin. Alors, du coup, ce dossier, bien sûr étant entendu avec les gens de la direction de l'emploi, bon, il sont bien vu que c'était pas simplement pour l'emploi, ça concernait l'éducation puisque c'est les lycées, la sécurité puisqu'on a aussi un secteur sécurité, ça pouvait concerner encore d'autres secteurs, bon, pourquoi pas ? Alors on a dit : on fait vite, c'était une enveloppe conséquente et il y avait en plus des budgets encore disponibles. Et je me souviens qu'en

commission, tout le monde a apprécié, bon, en sachant très bien que c'est un engagement important, et qu'à titre expérimental et innovant, ça avait le mérite d'abord d'apporter des emplois à des handicapés, notamment des tétraplégiques, en même temps bien sûr la pertinence de cette action envers les publics. " (responsable à la direction de la formation Conseil Régional).

3.5 Du " monde " de l'action publique locale au " monde " des écoles de conduite : cloisonnements et discontinuités.

L'action publique locale en matière de SR apparaît finalement assez fragmentée du point de vue des acteurs impliqués, de leur mode et de leur degré d'implication, des compétences et des profils d'accès aux positions d'action. Elle est finalement le produit d'un système de relations extrêmement complexe. On pourrait être tentés, pour la caractériser, d'emprunter à la science politique l'expression de "toile institutionnelle ", qui désigne en même temps la substantielle complexité des relations entre différents partenaires et le risque consubstantiel d'inertie de l'action publique. Emprisonnée dans une toile institutionnelle, l'action publique pourrait être davantage conduite selon les convictions personnelles des acteurs que par des identités partisanes.

A travers le petit nombre d'exemples sélectionnés parmi toutes les situations étudiées dans le cade de cette étude se profile par exemple un risque important de fissure du principe idéal du " continuum éducatif ". Outre les distorsions observées au sein même de l'EN entre le principe de transversalité (interdisciplinaire) de la matière SR et la pratique réelle de son incorporation dans une seule discipline (histoire-géographie, EPS, etc.), on pointe une grande diversité des interventions, des supports pédagogiques et des intervenants locaux au sein même des écoles, collèges et lycées. Lorsqu'un élu municipal, par exemple, se refuse à utiliser une pédagogie par l'affect, on trouve, souvent sur les mêmes lieux (et pouvant intervenir auprès des mêmes publics), des intervenants associatifs en développant au contraire l'expérience. L'absence de bases de connaissances et de " philosophie de l'action " communes aux uns et aux autres pourrait ainsi transformer les écoles, collèges et lycées en de vastes laboratoires d'expériences pédagogiques de la formation à la sécurité routière.

Une deuxième observation pose tout autant problème quant à l'effectivité et à la cohérence d'un continuum éducatif. C'est la quasi absence des enseignants de la conduite (hormis quelques titulaires du BAFM agissant généralement pour le compte d'associations). D'ailleurs, dans tous les nouveaux dispositifs législatifs et organisationnels consacrés à la sécurité routière il n'est jamais fait mention des écoles de conduite.

La césure observée entre les acteurs de deux moments critiques de l'apprentissage de la sécurité routière (moment de prise de conscience du risque routier sur le banc d'école d'une part, moment d'épreuve du risque en situation réelle d'autre part) pose immédiatement la question de la coordination de ces deux phases éducatives dans l'apprentissage des jeunes publics.

Une troisième menace pour le “continuum éducatif ” est liée aux fissures du système éducatif lui-même. Quelles continuités pédagogiques sont assurées aux élèves qui ne poursuivent pas un cursus scolaire classique, à ceux qui se trouvent rapidement en situation d’échec scolaire, aux plus “ exclus ” du système éducatif – les plus vulnérables sur le marché du travail ne le sont-ils pas aussi sur la route ?

4 La formation à la sécurité routière dans les parcours d'insertion : le travail des associations.

Un autre champ d'intervention en matière de sécurité routière concerne une catégorie assez hétérogène de personnes que l'on dira exclus des modes dominants de scolarisation et d'accès aux diplômes ; il s'agit grosso modo :des publics dits " en difficulté ", de ceux qui – quelle qu'en soit la raison - sont sortis trop tôt du système scolaire pour satisfaire aux requis de l'examen du permis de conduire (ASSR) ou qui ont échoué aux épreuves de l'ASSR. Mais il s'agit aussi de tous ceux qui rencontrent quelque obstacle de fond à l'acquisition aisée de savoirs théoriques ou conceptuels (problèmes de langue ou de compréhension de langages sophistiqués). C'est là le domaine réservé des associations et des bénévoles. Il apparaît, en effet, que les écoles de conduites libérales sont, à quelques exceptions près[11], réticentes à intervenir auprès de ces publics. Les raisons de cette réticence sont d'abord commerciales car ces publics sont rarement solvables. Plus encore, les EC ne sont pas prêtes et les moniteurs peu ou pas formés pour enseigner à ces publics.

Mais certaines difficultés proviennent aussi de l'examen lui même.

4.1 Penser les critères de sélection implicites mis en œuvre dans les épreuves théoriques (ETG)

Au cours de l'enquête, nombre de nos interlocuteurs ont spontanément abordé la question suivante de la conception même de l'examen – en particulier du nouvel examen du code (ETG) et des risques d'exclusion sociale qu'il pourrait créer.

Il est vrai que la refonte de l'épreuve théorique de l'examen du permis de conduire a conduit à un relèvement du niveau écrit de cette épreuve. Cette évolution se manifeste notamment par le vocabulaire utilisé, par exemple en remplaçant l'emploi du terme "photo " par celui, plus savant, de " pictographie ". Ces évolutions sémantiques augmentent les risques que l'évaluation ne se fasse plus sur les compétences réelles des candidats. Elles soulèvent des interrogations chez la plupart des protagonistes qui s'expriment souvent en termes d'équité et d'efficacité. Nous citerons trois exemples parmi les nombreux témoignages et opinions recueillis :

Une responsable d'auto-école dénonce le *" fait que les épreuves sont de plus en plus difficiles, que l'examen code est de plus en plus dur, qu'il est sélectif : c'est à dire qu'il y a une catégorie de gens qui sont peu allés à l'école ou qui arrivent de l'étranger, qui ont de plus en plus de difficultés à passer les examens, alors que ce sont des gens qui sont capables de conduire une voiture correctement, quoi ".*

[11] Il faut toutefois noter que, en région Paca, un petit nombre d'EC travaillent en partenariat avec des missions locales.

Concernant l'ETG, pour ce responsable d'association de formation à la SR dans les établissements scolaires : *" Il y a des problèmes de compréhension des questions, c'est vrai. A mon avis, il y a des grosses questions à se poser sur l'ETG, notamment sur les indicateurs. Et ça c'est un problème. Il y a souvent des gens qui n'arrivent pas à aller plus loin, alors du coup qu'est-ce qu'on fait? On leur propose quelques leçons de conduite parce qu'on suppose que ça va les aider, les faire patienter, et puis les gens n'arrivent pas à passer le code. Au niveau de la pratique, ce qui est clair et net, c'est qu'on n'est pas tous égaux aussi devant l'apprentissage ; pour différentes raisons, politiques, sociologiques, tout ce que vous pouvez imaginer "*

Selon un conseiller en formation continué DAFCO : *" Le relèvement du niveau du permis de conduire a été dénoncé au forum de S., puisqu'une auto-école a pu dire " déjà c'était pas gagné, mais à présent avec le relèvement du niveau, il est clair qu'il y a des gens qui n'auront jamais leur permis de conduire ", ça été dit à peu près dans ces termes ".*

Si les interlocuteurs issus du monde associatif sont les premiers à dénoncer ce type de risques, ils ne sont pas les seuls : les autorités administratives, le corps de l'EN et les EC s'en inquiètent également.
" Oui, nous on rencontre des problèmes notamment au niveau du code, parce que je suis persuadée que les gamins il savent conduire, mais après, au niveau du libellé de la question, il y a des gamins qui sont déscolarisés qui ne font pas la différence entre " pouvoir " et " devoir ". Bon, et bien quand on lui pose une question comme ça, le gamin c'est pas qu'il ne sait pas, c'est qu'il n'a pas compris la question. Donc là se pose le souci aussi après du panel des personnes qu'on a formées : si vous avez des gens qui sortent toutes de l'université, en termes de formation c'est peut-être plus pointu; si on a des gamins qui ont quitté l'école à 12 ans et qu'on leur pose des questions comme ça, ils ont du mal à projeter la question sur la diapositive, là on a du souci à se faire. " (coordinatrice départementale SR).

Le risque qui s'en suit est de renforcer les processus d'exclusion. Des individus qui ont des problèmes d'illettrisme risquent d'être écartés du permis. Or, aujourd'hui, tout le monde s'accorde pour dire que ne pas avoir son permis peut être un frein à l'insertion professionnelle et sociale. C'est pour la catégorie des jeunes que ce risque d'exclusion devient visible et qu'il fait l'objet d'inquiétudes de la part des personnes qui travaillent à leur insertion sociale et professionnelle.

En écho à la question du niveau de l'examen se pose celle de son évaluation. La question du relèvement du niveau de l'épreuve théorique du permis de conduire doit en effet être posée en termes d'efficacité sociale de son évaluation. Pour nos interlocuteurs, il est clair que ce ne sont pas les bonnes compétences qui sont évaluées : des gens tout à fait capables de conduire risquent d'en être empêchés *avec " un carcan éducatif trop important "* (responsable administration PACA).

" […]…le problème avec eux [les publics en difficulté] *n'était pas de leur apprendre à passer la première et la seconde, mais c'était de leur faire réussir le code parce que là, le problème de l'ETG (ce qu'on appelle le code de la route) c'est que, j'ai quand même beaucoup l'impression, c'est plus qu'une impression, qu'on observe et qu'on sanctionne dans cet examen-là, non pas seulement la connaissance du*

code de la route ; c'est que la performance observée ne part pas forcément de la compétence qui est attendue, dans ce sens où on regarde aussi en même temps la capacité à comprendre la question. Quand il y a une double négation, par exemple, il est interdit de ne pas franchir un feu rouge, même pour n'importe qui, c'est une difficulté. Donc ça veut dire qu'au niveau de l'ETG, il y a un moment donné à se poser la question : qu'est-ce qu'on attend en termes d'observation de compétence ?Si la connaissance c'est la connaissance du code de la route, il y a donc toute une démarche à faire ; donc ce qui est clair, c'est que plutôt que de vouloir augmenter le nombre d'heures, posons-nous la question de l'évaluation ; c'est à dire est-ce que l'évaluation qu'on fait de la compétence attendue, de la connaissance du code de la route… l'ETG tel qu'il est pratiqué nous permet-il oui ou non d'observer par une performance cette compétence-là ?. Donc je verrais ça plutôt à l'envers, hein ; c'est à dire s'inquiéter des indicateurs de l'évaluation : est-ce qu'ils sont pertinents? " (responsable association de formation, ancien EC).

La question du "permis" comporte donc trois volets complémentaires. Il y a d'abord celui du niveau objectif d'exigence désormais requis. Si on prend au sérieux la question du risque, on ne peut que se féliciter du fait que ce "niveau monte". Il y a ensuite la manière dont cette compétence, à la fois nouvelle et supérieure, est évaluée. Il y a, enfin, le volet de la formation des formateurs qui doit intégrer le fait que les méthodes et les pratiques pédagogiques doivent s'adapter à des publics hétérogènes tout en maintenant un niveau objectif élevé.

Ces aspects du problème sont pris en charge pour partie par des associations d'insertion. Certains responsables de foyers de jeunes travailleurs ont ainsi acquis, de manière totalement volontariste, une petite formation à la SR afin d'aider les jeunes dont il s'occupent à obtenir leur permis, préalable nécessaire selon eux à leur insertion professionnelle, mais aussi facteur d'acquisition de confiance en soi. Ils ont formé à la suite d'autres personnels associatifs pour dédier parfois quelques emplois à cet accompagnement sur la route du permis. Cette activité – le plus souvent financée par les collectivités locales et par des fonds sociaux européens - se développe pour des jeunes qui cumulent des difficultés d'apprentissage avec des "difficultés sociales" et qui sont donc accompagnés dans leur parcours d'insertion.[12]

Mais, pour la plupart, les difficultés rencontrées dans la passation des épreuves se soldent dans la sphère privée des EC. Le coût du permis peut augmenter alors pour ceux qui doivent multiplier les leçons et les réinscriptions, sans forcément qu'une pédagogie adaptée à leurs difficultés leur soit proposée.

L'activité des EC se concentre en effet sur des formes classiques d'apprentissage consacrées à la préparation des épreuves de l'examen théorique, sans forcément employer pour autant des formes de

[12] On peut noter à cette occasion la différence fondamentale qui sépare le travail de ces associations de la politique publique –inspirée du rapport Bertrand – du " permis à 1 euro ". Dans un cas l'offre présentée aux publics est à la fois une aide économique (permis à bas prix pour le candidat) et un accompagnement pédagogique dans l'acquisition des savoirs ; dans le second cas est offerte une avance sans intérêts (ou à intérêts réduits) sur les coûts d'une formation non obligatoirement ciblée pour les jeunes en difficulté. Bien entendu, les deux modes d'action pourront se cumuler si l'aide économique n'est pas distribuée directement aux jeunes en difficulté mais indirectement – et en particulier sous la forme de prestations d'accompagnement – par le biais des associations.

pédagogie différentielles. Nous n'avons pas de chiffres concernant une augmentation éventuelle du coût du permis consécutif au nombre de leçons consacrées à la préparation de l'épreuve écrite. Quand à la population en difficulté, une personne sur cinq – un chiffre considérable - serait concernée.
" Seuls 20% de la population rencontrent des difficultés et on les retrouve dans les auto-écoles " (A.Mougniotte, Predit, réunion du groupe 3 " connaissances pour la sécurité " du 13/05/2005).

4.2 Le rattrapage de l'ASR : où se former à la SR ? Qui forme à la SR ?

Au risque d'exclusion que peut représenter l'ETG pour les personnes en difficulté par rapport à la langue et par rapport à l'écriture s'ajoute celui lié à la nécessité de rattraper préalablement l'ASR. En effet pour l'accès des jeunes sortis prématurément du système scolaire, l'inscription dans une école de conduite et à l'examen du permis de conduire passe de toute façon – depuis 2003 - par la détention d'une ASR.

4.2.1 Où se former à l'ASR ?

L'EN a pris en charge l'organisation d'épreuves de " rattrapage " de l'ASR pour les jeunes sortis du système scolaire sans l'attestation : " *les préfectures ou les DDE ne voulaient pas se charger de ça, ils ont été bien contents de trouver les GRETA."* (conseiller en formation continue DAFCO). Par construction, ces rattrapages s'adressent à des publics variés :
" Oui, alors on a effectivement toute une typologie…des gens qui vont passer par chez nous ; en particulier des gens issus de l'immigration récente, des gens du voyage, et puis après, on distingue les apprentis, les salariés, les étudiants….. oui, on a tous ceux aussi qui avaient présenté les ASSR1 et 2 et que n'avaient pas été reçus….Et puis tous les jeunes qui sont hors obligation scolaire, c'est à dire plus de 16 ans, et qui n'ont pas obtenu les ASSR1 et 2 ont le recours des GRETA pour la présenter, et ça s'appelle ASR à ce moment là, et c'est plus scolaire. " (Conseiller en formation continue DAFCO).

La réflexion est en cours, au sein des GRETA[13] notamment, pour construire une offre de " préparation à l'attestation de sécurité routière ". Par ailleurs, un projet y est en cours d'élaboration : il consiste à utiliser l'enseignement de la sécurité routière dans le cadre de la lutte contre l'illétrisme :
" … il y a quelques temps on a même retourné la problématique en disant : la préparation au permis, c'est aussi un outil de motivation contre l'illétrisme, ou un moyen plutôt d'amener les gens à être confrontés à la lecture, et à travailler là-dessus. On a d'ailleurs déposé un projet cette année FSE qui porte là-dessus, avec la préparation au permis de conduire, les consignes de sécurité, enfin tous les supports [qu'] on ne peut pas se dispenser de lire aujourd'hui ; c'est une nouvelle problématique au niveau de l'illétrisme…" (Conseiller en formation continue DAFCO).

Cependant, la forme économique même de la structure place ces prestations en position concurrentielle vis à vis des acteurs privés et associatifs : *" Oui, la préparation de l'ASR peut tout à fait représenter un nouveau marché pour les auto-écoles, mais un marché concurrentiel, parce que les GRETA le font aussi ; les associations vont en proposer aussi : là, le marché est ouvert. "* (Conseiller en formation continue DAFCO).

De fait, le maillage territorial des GRETA ne permettra sans doute pas à tous les publics d'accéder à cette préparation. En ce cas, l'auto-préparation et le recours aux écoles de conduite reste la voie d'accès à l'attestation la plus répandue : *" Oui, les auto-écoles le font ; mais ça je n'ai pas d'enquête là-dessus. Pour certains, les parents s'en sont occupés : j'ai eu des coups de téléphone des parents, mais ça n'est pas forcément significatif, qui ont dit : comment il peut préparer ? etc….Donc je les ai renvoyés au GRETA lui-même pour voir si des gens pouvaient leur donner de la documentation ".* (Conseiller en formation continue DAFCO).

Un autre mode d'aide (pédagogique et économique) à la préparation à l'ASR est actuellement mis en place dans la région par le mouvement associatif. Par exemple, le foyer des jeunes travailleurs et l'association logis des jeunes tente de se donner les moyens de pallier à la fois l'inadéquation de la prise en charge de cet accompagnement par le marché et son coût financier pour les candidats :
" Oui mais le problème c'est qu'à l'auto-école, tu alignes encore un peu des sous ; oui, elles le font, elles ont une clientèle, mais ça coûte. Alors déjà que vous n'avez pas de sous pour le permis, si on rajoute l'ASR. Alors ça entraîne – bon, ça c'est mon avis, un peu abrupt – une recrudescence des conduites sans permis…[…]…Alors nous, on avait déjà eu une rencontre en septembre avec le ministère de l'EN, la PJJ, et l'Union des FJT ; et on avait dit : c'est vrai qu'il faut pour ces publics en grande difficulté qu'on prenne nous-mêmes en charge la formation ASR. Donc on n'avait pas d'outils, on s'est bâti des outils, à travers un Cédérom, qui va être mis à la disposition des foyers, en s'inspirant de classeurs plus techniques qu'ils appellent "les chemins de la vie", qui sont déjà faits par l'EN, la PJJ et l'UFJT. Donc on a mis ça en place, et puis on a dit "maintenant comment on va les former". Parce que pour la formation de ces jeunes, il y a le passage de l'ASR. Alors la formation des jeunes va être faite par les opérateurs FJT, missions locales, à travers le Cédérom et une formation préalable bien sûr pour les animateurs. Mais pour la passation, lorsque dans la loi sur l'insécurité routière cette fameuse ASR a été instituée, on a pensé au public de l'EN, ce qui est tout à fait normal, mais ou a un petit peu squeezé les publics hors circuit. " (directeur FJT/Logis des jeunes).

Mais, au grand dam de notre interlocuteur associatif, il n'a pas été prévu pour l'instant par les pouvoirs publics de convention avec les associations pour la passation des épreuves de l'ASR : *" Attendez, nous on forme le jeune en décembre, et il attend (l'épreuve) jusqu'au mois de mars ? ".* En attendant l'officialisation d'une telle convention, des arrangements officieux locaux avec le GRETA

[13] Créés en 1972 dans l'objectif de formation tout au long de la vie, les GRETA dépendent légalement et administrativement de l'EN, mais non financièrement. Leurs ressources proviennent principalement de la vente de leurs prestations.

organisateur d'épreuves sur l'académie vont permettre aux FJT de présenter des candidats : " *Donc ils ont dit : si vous avez des groupes constitués de 12 jeunes, dans le cadre de l'UFJT ou de vos opérateurs, on est prêts à venir sur site la passer ".*

C'est ainsi que se tissent des dispositifs formalisés sur la base d'initiatives décentralisées. Mais cette configuration reste fragile car dépendante de la disponibilité de personnes engagées.

4.2.2 Qui forme à la sécurité routière dans le cadre du " continuum éducatif "?

En l'absence de dispositifs et de règles de formation spécifiques, la technique de l'arrangement et de la débrouille semble également présider au choix des compétences à mobiliser pour ces formations :

Question : *" Les formations ASR dans les GRETA sont faites par des gens qui ont le Bepcaser ou non? ".*

– " Pour l'ASR non, aucunement. Pour l'ASR ça a été des gens qui étaient intéressés. Par exemple sur le Vaucluse on a Mr B. qui est un prof de conduite routière au lycée professionnel A.D. .pour les poids lourds. Il y a une filière conduite routière et logistique sur le lycée professionnel qui est reprise par le GRETA d'Avignon. Sur les Alpes, Mr H. ? Je ne sais pas qui il est exactement, il a passé un jour à La Défense, et il est revenu avec le certificat comme quoi il pouvait faire passer l'ASR : oui, une journée de formation pour habiliter à "faire passer" l'ASR, mais pas pour former. Pour former, il n'y a pas de…..s'est posé le problème de savoir si une formation était obligatoire. Jusqu'alors nous avons utilisé des formateurs contractuels GRETA pour la plupart, qui avaient leur permis de conduire, c'est tout. Bon, pour l'utilisation du code de la route pour apprendre à lire ou à écrire, on n'a plutôt fait appel à des spécialistes de l'illétrisme que de la conduite routière. " (Conseiller en formation continue DAFCO).

Titulaires du permis de conduire, spécialistes de l'illétrisme, instituteurs ou professeurs de collèges et lycées : autrement dit c'est un monde hétérogène qui intervient à différents moments et lieux d'un espace de l'éducation routière qui apparaît dès lors fragmenté. Si l'on interprète littéralement le vocable "continuum éducatif ", ce processus devrait au contraire impliquer un minimum de continuité et d'homogénéité pédagogiques, quitte à ce que les méthodes d'acquisition soient différenciées selon les publics.

Une toute nouvelle institutrice avoue le peu d'intérêt qu'elle a pu porter, lors de sa formation à l'IUFM, à l'initiation de deux heures à la SR qu'elle y a reçue. trop proche d'un apprentissage " standard " à la conduite, le contenu de cette brève formation reste muet sur les modalités concrètes de mise en œuvre auprès d'une classe d'enfants.

Dans les Foyers des Jeunes Travailleurs (FJT) aussi, la bonne volonté des animateurs, issus de l'éducation populaire, est vécue comme insuffisante pour initier à la SR :

" …et les animateurs, en toute honnêteté, je leur rends hommage ; ils disent "oui, mais on n'est pas formés, on n'a pas le temps de les préparer "…[…]…C'est très gentil de demander à des jeunes de faire de la SR, mais moi je considère que ce que font les animateurs de foyers, c'est vraiment une forme de

bénévolat. Je crois qu'il va falloir qu'on réfléchisse aujourd'hui sur la formation des intervenants SR, pas rapport à l'action SR, mais il y a aussi d'autres actions, comme Label Vie, etc. ; parce que si on ne prend pas ce problème à bras le corps on va décourager les gens, parce que mobiliser les animateurs – les animateurs, la moyenne d'âge, c'est 25-30 ans, hein – à cette thématique là, si on n'est pas fortement impliqué et motivé, on n'arrive pas à rassembler les jeunes, hein, c'est clair ; ça, ça ne s'improvise pas, même s'ils sont pleins de bonne volonté. " (directeur FJT/Logis des jeunes).

Ce long plaidoyer d'un responsable d'actions d'insertion de jeunes en difficulté en faveur d'une formation plus systématique à la SR pour toutes les professions en contact avec la jeunesse, traduit un certain désarroi de la profession. Plus encore, il interroge un système d'action dans lequel l'affirmation des finalités a peut-être pris le pas – dans un premier temps tout au moins, celui de l'urgence politique - sur la réflexion approfondie quant aux moyens et à l'organisation à mettre en œuvre pour les atteindre :
" Non, animateurs de foyers de jeunes travailleurs, ce sont des titulaires des DEFA (Diplôme d'Etat relatif aux Fonctions d'Animation). Alors aujourd'hui, enfin c'est moi qui parle, mais on a la chance de côtoyer d'autres services que la SR, dans le cadre par exemple du réseau Sport et Jeunesse, j'ai rencontré il n'y a pas longtemps le directeur régional de la jeunesse et des sports, puisque Jeunesse et Sport est impliqué dans le comité de pilotage des actions SR du département au titre des compétences Etat. Je lui ai dit : écoutez, moi il y a quelque chose qui me tracasse un peu dans les formations que l'on met en place, le BEATEP, le BAFA, le DEFA et tout ça, en contact avec des jeunes, hein ; on parle beaucoup depuis l'intervention de monsieur Jacques Chirac, mais qu'est-ce qu'on fait? Il faudrait peut-être que dans toutes ces formations d'animateurs et d'éducateurs il y a ait au moins un module, minimum minimorum, d'éducation à la SR, parce que quand on voit des gamins qui traversent avec des animateurs derrière…! Des animateurs, il y a en a qui conduisent comme des fadas des 2CV ; moi je vois ça quand je suis en contact avec des colonies de vacances. Donc je crois déjà aujourd'hui, dans le FJT, dans les formations DEFA – les animateurs de foyers ils doivent avoir le DEFA- et bien un module d'éducation à la SR, ça ne leur ferait pas de mal ! …[…]… C'est à réfléchir, mais je crois que si on ne se donne pas la peine de mettre ça en œuvre, j'ai peur d'abord que les gens pleins de bonne volonté se découragent, parce que ça n'est pas évident, ça n'est pas facile ; ceux qui ont été un peu les pionniers, ben, ils vont partir à la retraite …[…]… moi j'ai vu des associations qui ont voulu faire de la SR et puis qui ont décroché parce que les animateurs, ben, quand on n'est pas formés, on se démobilise vite, hein ; au premier écueil c'est la catastrophe. C'est pas valorisant. Et ces formations, c'est pas avec les crédits du PDASR qu'on peut les faire, ça c'est clair ; je crois que c'est à l'Etat de dire : bon, on veut mener des actions de SR, on partage l'opération permis de conduire, quels moyens on met pour former ces personnes qui interviennent sur ces actions?". (directeur FJT/Logis des jeunes).

4.3 Les jeunes en difficulté : le travail des associations d'aide au permis de conduire

Au delà de la question du rattrapage de l'ASR se pose pour les personnes en difficultés (scolaires, sociales, sanitaires, économiques, d'identité, etc.) celle de l'acquisition du permis de conduire

– souvent la première scène de succès dans une vie de " ratage ", souvent aussi un symbole d'autonomie, d'affirmation de sa virilité pour les jeunes garçons, etc. Malgré quelques expériences parcellaires, les EC classiques n'ont pas forcément les compétences (les acquis pédagogiques) pour conduire un accompagnement personnalisé adéquat. Comme l'indique d'ailleurs Maryse Esterlé-Hedibel, anthropologue et sociologue spécialisée sur les questions de sécurité routière, les publics visés nécessitent le recours à des méthodes, et partant à des compétences, spécifiques :

" Dans le cadre de la préparation au permis de conduire pour jeunes en difficulté, on ne peut pas faire comme avec tout le monde. Un apprentissage dans les conditions ordinaires est voué à l'échec : ils laisseront tomber, vont perturber le fonctionnement de l'institution, aucune relation ne s'établira. Aussi les professionnels de l'encadrement sont-ils tenus d'imaginer des formules nouvelles (qui d'ailleurs seront éventuellement reprises ensuite pour le reste de la population) "[14].

C'est sous l'impulsion des pouvoirs publics, en travaillant souvent en réseau avec les missions locales pour l'emploi, en général dans le cadre du PDASR, et sur la base de financements locaux (conseil régional, conseil général, contrats locaux de sécurité), nationaux (DSCR, *" c'est tout petit, petit, parce qu'ils n'ont pas beaucoup de sous à la DSCR "*) ou européens (FSE, fond social européen), qu'un certain nombre d'opérateurs du mouvement associatif ont, sans compétence ni formation spécifiques, relevé le défi de l'accompagnement de jeunes en difficulté vers le permis de conduire. Nous avons identifié six réseaux de ce type en PACA[15] – mettant en œuvre des méthodes et des moyens différents, allant de l'éducation SR à l'auto-école associative. L'expérience de l'une d'entre elle, un FJT moteur et animatrice de ces actions au sein de l'Union départementale des FJT, a été plus spécifiquement recueillie et retient notre attention. Cette structure associative s'est lancée dans l'accompagnement de ses publics vers le permis de conduire pour palier des carences constatées et la sélectivité supposée du marché concurrentiel des EC.

4.3.1 Une catégorie prise en charge par les associations

La philosophie qui a présidé à cette action d'insertion par le permis de conduire a été de considérer qu'une des priorités pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle des résidents du foyer[16] – des jeunes de 16 à 30 ans qui rentrent dans le monde du travail ou tentent d'y rester – était l'obtention du permis de conduire, auquel le FJT a adjoint l'AFPS, attestation de formation aux premiers secours. Se surajoute la croyance que l'obtention du permis fait gagner au jeune lauréat de la confiance en soi. Dans ce cadre, le permis est assimilé à un diplôme. Il est à la fois un signal de compétence et d'une attitude positive de volonté d'intégration dans le monde du travail :

" …tu es en recherche de formation, tu es en recherche d'emploi, bon, tu n'as pas pu aller à l'école

---

[14] Cf. " La prévention peut-elle s'adresser sous la même forme à tous les publics ? ". Lettre de l'association nationale de prévention en alcoologie et en addictologie, N°1/2001

[15] Identifiables par leur adhésion à la FARE (Fédération des associations de la Route pour l'Education). D'autres associations développent aussi des actions plus ou moins ciblées sur les publics en difficulté: automobiles clubs, prévention MAIF, associations de médiation sociale, etc.

[16] A l'activité du foyer proprement dit sont également associés : un " Logis des jeunes " et un " Bureau d'Information Jeunesse ".

normalement parce que il y a eu ci, il y a eu -…bon ça, c'est le passé, maintenant, il faut, hoh, il faut repartir…Et c'est vrai que sans permis de conduire, tu risques d'être bloqué plus tard…..[…]… Non, le permis de conduire, c'est significatif : le jeune aujourd'hui, s'il veut être inséré dans la société, il faut qu'il puisse conduire des 4 roues. Les entreprises le demandent. Aujourd'hui il y a un nouveau barrage qui s'est dressé là-dessus, c'est que l'attestation de SR bloque l'accès à la conduite si on ne l'a pas…[…]…Le jeune quand il va finir ce processus, (beaucoup n'ont pas de diplôme, certains n'ont même pas le certificat d'études), au bout d'une formation de ce type, il en aura au moins deux, si l'on peut dire que le permis de conduire est un diplôme : il aura son permis, et il aura l'AFPS. Je suis moi-même employeur quelque part, et quand je vois un CV, l'AFPS, je me dis : bon, le gars s'il y a un petit pépin, il pourra rendre service et s'il a fait ça c'est qu'il a envie quand même de servir un peu les autres…[…]…alors c'est très idéologique tout ce que je raconte, mais c'est un peu comme ça." (directeur FJT/Logis des jeunes).

Cette expérience naît en 1990 de la conjonction de l'engagement social et professionnel de ce responsable associatif charismatique, d'une impulsion de la DSCR et d'une aide du Fond Social Européen :

" …en 1990 en gros, l'union des FJT, à la demande de la DSCR, s'est préoccupée du passage des permis de conduire des publics en difficulté, qui n'avaient pas à ce moment là les ressources nécessaires et la compréhension nécessaire pour accéder à un permis de conduire en auto-école traditionnelle. Donc, l'aspect ressources était compensé par des financements du Fonds Social Européen (FSE) dans le cadre de l'objectif 2, qui est intitulé "la mobilité des jeunes", l'aide à la mobilité pour les jeunes en insertion sociale et professionnelle, c'est à dire tout jeune qui avait un projet professionnel ou un projet de formation. A l'époque, le FSE était géré par la DSCR, ce qui a changé quelques années après. D'autre part, aidaient aussi les Conseils généraux, les conseils régionaux, enfin, certains… " (directeur FJT/Logis des jeunes).

Au départ, l'opération est rodée avec un public de la PJJ en collaboration avec un tuteur et éducateur PJJ *" qui avait fait de l'auto-école associative "*, retraité depuis. Rapidement, l'action s'étend à deux types de population : celle du foyer des jeunes travailleurs, d'une part et, en expansion, les populations des programmes TRACE (Trajectoires d'Accès à l'Emploi des Jeunes) – puis CIVIS (Contrats d'Insertion dans la Vie Sociale) – envoyées par les Missions locales. L'apport spécifique de l'association est pluriel :

* l'éducation à la sécurité routière, dispensée pour tout ou partie par les animateurs du foyer, découpée selon six modules pédagogiques : citoyenneté au volant, santé au volant (alcoolémie, toxicomanie, etc.), vitesse, entretien du véhicule, administration du véhicule (cartes grises, assurances, déclaration d'accident, gestion du budget automobile, coût, financement etc.) ;

* l'accompagnement et le suivi de la personne dans sa relation avec une école de conduite conventionnée avec l'association : mise sur pied d'une convention avec l'EC, d'une convention avec le stagiaire et d'un livret de suivi ;

* le suivi pédagogique et l'aide à la compréhension du code et des règles de circulation ;

* en parallèle, la préparation du stagiaire à l'AFPS, attestation de formation aux premiers secours.

Si le taux de réussite des candidats ainsi accompagnés au permis est tout à fait comparable à la moyenne nationale pour des publics standards formés par les EC, les intervenants du monde associatif expriment pourtant des difficultés à faire reconnaître leur action :

" …il n'est pas évident de motiver des services de collectivités locales et territoriales sur l'intérêt d'apporter notre contribution à l'insertion sociale et professionnelle des jeunes ; parce que dans beaucoup de cas, certaines collectivités considèrent que ça n'est pas à la SR de faire de l'insertion sociale et professionnelle ; je l'ai entendu comme je vous le dis…[…]… parce qu'entendre dire pour les animateurs, les éducateurs, que la SR n'est pas là pour palier la mauvaise insertion sociale et professionnelle des jeunes, qui est du ressort des missions locales, des éducateurs et des enseignants, moi je ne suis pas d'accord ; c'est une remarque que j'ai entendue ". (directeur FJT/Logis des jeunes).

Lorsque ce directeur de FJT a décidé de créer un poste d'animateur SR sur un emploi jeune, certains objections opposées par des autorités administratives révélaient d'ailleurs à la fois de l'ignorance de ce nouveau domaine de la SR et de fortes réticences à voir les agents de l'Etat dépossédés de leur prérogatives : *" …je leur ai dit : ben voilà, pour moi un nouveau service c'est un animateur SR : on m'a fait des yeux comme ça en me disant : mais attendez, c'est le rôle de la police.*[ou encore]*…mais ils ne sont pas formée, c'est pas des agents de l'Etat ".* Au delà de l'image que le travail associatif sur la SR renvoie vers les agents de l'état, les représentations sociales de " la sécurité routière ", sous ses formes actuelles, sont quelque peu en retard par rapport aux évolutions structurantes de l'action publique : *" Moi j'appelle ça un nouveau métier. Mais quand vous dites " je suis animateur SR ", soit on vous prend pour un flic, soit on vous dit "ha, tu es moniteur d'auto-école " : non, je suis intervenant en sécurité routière ".*

Ces prises de position illustrent les rivalités / complémentarités assez classiques entre sphère associative et pouvoirs publics. Elles sont ici renforcées par les lacunes en matière de formation.

L'anecdote contée par ce jeune animateur SR est tout aussi révélatrice d'une égale difficulté à mettre la SR en pratique et en construire une représentation actualisée :

" …à un moment donné j'intervenais en tant qu'IDSR[17] *; alors je disais "je suis IDSR", pour ne pas dire que j'étais animateur Logis des Jeunes, je disais "je suis un IDSR"… "ha vous êtes inspecteur, c'est quoi, vous êtes de la police, pas de la police"…. Et là après mon module était foutu parce qu'ils n'osaient pas dire "je roule vite " ou "je bois" parce que je suis un IDSR…."*

Néanmoins, *" après avoir guerroyé quelques années "*, et grâce à l'intervention de la DSCR, le monde associatif a pu pénétrer les PDASR, notamment par le truchement du label "correspondants sécurité routière " et des formations y afférentes. Il s'agit bien là d'un début de légitimation publique,

institutionnelle celle-là. Si donc l'association gagne progressivement en légitimité – traduite aussi, par exemple, par le fait que les missions locales y font de plus en plus appel -, son directeur attend beaucoup de l'action publique, à la fois en terme d'aide à l'insertion par le permis de conduire – et là, les conclusions du rapport Bertrand le dotent d'un certain optimisme – et en termes d'organisation d'une formation des animateurs. En revanche, cette reconnaissance n'est encore, à ses yeux, que partielle : pour preuve cette fragilité des subventionnements (ceux du conseil général par exemple), qui doivent être re-négociés chaque année, ce qui l'empêche de consolider sa structure et de planifier son action sur le moyen terme[18] :

" …il faut à mon avis bâtir des actions pour le long terme : la préparation du permis de conduire dans une optique d'insertion socio-professionnelle, discours Chirac ou pas discours Chirac, le problème il restera. Donc, à partir de là, il faut essayer de structurer cette action avec nos financeurs ".

L'accompagnement de ces publics en difficulté sur la voie de la SR implique un alourdissement considérable du rôle traditionnel des animateurs de foyers qui, en plus de leurs charges classiques (dans le domaine du logement, de l'emploi, de la santé et de la " citoyenneté " au sens large), doivent investir le domaine de la SR sans y avoir été initié ni au cours de leurs études ni dans leur parcours professionnel.

Par exemple, Mr S, 30 ans, titulaire d'un Bac, d'un BAFA, d'un BAFD et d'un BEATEP (et en cours de préparation d'un DEFA), est entré au FJT en 2000 sur un " emploi jeune " dans la perspective de travailler dans l'insertion sociale[19] après plusieurs expériences professionnelles en milieu associatif. Le développement de l'accompagnement au permis comme moyen d'aide à l'insertion impulsé par son directeur l'a amené à découvrir la SR *" je n'y connaissais rien en prévention de SR ; enfin, j'avais mon permis, c'est tout ".* Avec pour seule arme *" trois ou quatre jours "* de formation IDSR et un stage de sensibilisation à la SR (cinq jours) à la Préfecture dans le cadre de son emploi jeune, et en *" se prenant au jeu "*, il a construit lui-même ses outils et à bricolé son cadre et ses moyens pédagogiques : articles de journaux, invitation d'intervenants extérieurs (pompiers, forces de police, automobile club), consultation de réseau, utilisation d'outils internet, emprunt de matériels pédagogiques (cassettes vidéos, etc) : *" oui, on a tout fabriqué ".*

C'est d'ailleurs plus sur la question des formes pédagogiques adaptées à la SR que véritablement sur celle des contenus et des objectifs que se noue sa propre difficulté à transmettre utilement : *" Parce que nous, quand on a fait nos formations par exemple, c'est vrai qu'on a eu un acquis, mais bon, statique quand même, et transmettre après, ça coince. Alors déjà que c'est dur de parler de la SR à des jeunes, si en plus les animateurs ne sont pas formés à transmettre ce savoir…[…]…après, je pense que s'il faut se professionnaliser, c'est par rapport aux outils "* (animateur FJT). Mais l'engagement dans une structure de ce type ne vaut pas carrière ; il a connu un moment où dans la SR il ne pouvait *" plus avancer "* :

---

[17] Intervenants départementaux en sécurité routière.

[18] On peut citer, avec notre interlocuteur, comme autre exemple d'instabilité à moyen-long terme des dispositifs l'expérience du conseil général, aujourd'hui non reconduite, des "1000 permis pour les jeunes ".

[19] Il est aujourd'hui en CDI pour un salaire mensuel net, cinq ans après, de 1600 euros.

“ enfin, moi je pense qu'il ne faut pas s'enfermer dans une structure, parce qu'au bout d'un moment on n'évolue plus….voyez par rapport à la SR, à un moment donné je me suis senti renfermé dans une bulle, j'en ai fait part au conseil d'administration, je leur ai dit "oui, écoutez voilà, là j'ai l'impression de ne plus avancer" ”.

Son jeune collègue, Mr B., 25 ans, en CDD d’un an, est titulaire d’un DESS de droit. Comme lui, il doit inventer son mode d’approche de l’éducation à la SR. Comme lui – il gagne net 1100 euros mensuels – il ne voit pas son avenir se construire dans ce métier : *“ Non, mais je pense que c'est vrai qu'à un moment donné on tourne forcément en rond à faire de la SR.. Je ne comprends pas qu'on puisse faire 40 ans de sa carrière dans la SR : c'est un champ qui est quand même très étroit, on ne parle même pas de prévention des risques en général, on est encore sur un secteur encore plus précis. ”*

La question de la formation professionnelle à la SR est donc au centre des préoccupations du milieu associatif opérant dans ce champ. Faiblement doté en moyens financiers, le directeur du centre a dû renoncer à la formation de qualité, mais très onéreuse, qu’il avait envisagé, pour ses animateurs. L’animateur SR que l’on vient d’évoquer, qui a en outre en charge la mise en mouvement des 7 FJT de la région sur les actions de SR – diffusion d’une expérience réussie et initiation des animateurs – explique la faible diffusion des opérations SR dans ces structures et le risque d’échec de leur mission : *“ ben encore hier, on a fait encore une réunion et on s'aperçoit que c'est dur, que par manque de temps ou par volonté on n'arrive pas à sensibiliser nos jeunes à la SR ; et puis finalement, la formation pour certains elle se résume à ce que le jeune réussisse son permis, c'est un des objectifs ; mais après, au niveau de la sensibilisation et bien….. mais moi je crois que le temps est une excuse quand même, je crois que c'est surtout parce qu'ils n'arrivent pas à le mettre en œuvre. Donc voilà, nous pour avoir une formation, il nous faudrait avoir un listing, on pourrait avoir un listing d'intervenants en disant : ben tiens il y a untel qui pourrait intervenir sur tel thème, et faire appel à lui ”* (animateur SR en FJT). Il évoque par ailleurs la nécessité de ne pas s’en tenir aux formations de type IDSR qu’il a reçues mais de pouvoir accéder à des formations ponctuelles, complémentaires et utiles à son action : *“.. au niveau personnel, oui, c'est vrai que maintenant l'idéal ça serait à mon avis d'avoir régulièrement des petites piqûres de rappel, des petites formations de deux ou trois jours, refaire des modules. Alors déjà, on ne me l'a jamais proposé, alors je ne sais pas si c'est parce que nous, on n'est pas allés chercher l'information ? ”.*

L’expression de ce besoin de formation en SR dans le secteur associatif et de la difficulté de la penser en termes transversaux aux différents ministères est clairement résumée par le directeur du FJT :
“ Je crois qu'aujourd'hui, il faudrait essayer de voir comment … pour ceux qui s'intéressent à la SR, qu'au départ les gens aient une formation. Les IDSR ils n'ont pas la fonction d'intervention en SR tant qu'ils n'ont pas fait leur semaine de formation ; bon, OK. On ne va pas mettre tout le monde inspecteur (intervenant à présent) départemental de SR, c'est pas la peine d'avoir 250 personnes s’il n'y en a que 10 qui s'engagent, mais par contre, pour les animateurs de sécurité routière, qu'ils aient le Bepecaser ou qu'ils n'aient pas le Bepecaser, à partir du moment où il font une animation sur la SR, il faudrait qu'il y

ait un minimum de formation, soit managé par un organisme de formation – alors, on avait pris contact avec [une association] nous, ici, je me souviens, mais la facture était un peu lourde, on n'avait pas les moyens de la payer, on ne s'y est pas lancés…[…]…Alors sur quel programme? Sur quelle thématique? C'est à réfléchir, mais je crois que si on ne se donne pas la peine de mettre ça en œuvre, j'ai peur d'abord que les gens pleins de bonne volonté se découragent, parce que ça n'est pas évident, ça n'est pas facile ; ceux qui ont été un peu les pionniers, ben, ils vont partir à la retraite…[…]…j'ai dit au directeur de cabinet [du Ministère de la jeunesse et des sports *] : j'ai rien contre les services des sports, mais il serait peut-être bon, dans le cadre de l'interministérialité, que vous réfléchissiez un petit peu sur la formation des animateurs, avec un module d'action de SR, parce que tous ces animateurs, quels qu'ils soient sont en contact avec des jeunes et ils touchent de près ou de loin la sécurité routière. Si déjà on arrivait à inclure dans les formations ce module de SR, je pense que les gens auraient fait un grand pas. C'est pas la peine de créer un nouveau diplôme, qu'on aurait d'ailleurs énormément de mal à faire passer, mais on aurait fait un grand pas. Mais tous ces gens ne sont pas en contact. Comme aujourd'hui l'EN est en train de faire avec ses correspondants. Il y a actuellement à XX une formation pour les référents SR des collèges : dans chaque collège, Mr W. s'est battu, il n'en a pas dans tous, mais il a fait l'effort, et il a aujourd'hui je crois une quinzaine de référents qui sont en formation, une formation SR de base. Et bien je crois que dans le monde associatif, notre tuteur et bien c'est la jeunesse et les sports (et la PJJ, c'est la justice, mais elle fait partie du comité interministériel de SR aussi). Il faut avancer la réflexion là-dessus. Ce que fait [l'université de L.] au niveau universitaire c'est parfait, hein, il faut des grosses têtes, OK. Mais il faut des gens pour le reste qui aient un minimum de préoccupations sur des actions de SR si ils sont en contact avec des jeunes. "*

Peu à peu l'idée de formations modulaires, complémentaires ou intégrées par rapport aux formations de base de tout professionnel, en contact avec les jeunes semble prendre corps à travers l'expérience de nombreux acteurs du monde associatif et au delà.

4.3.2 Une catégorie que prennent rarement en charge les écoles de conduite.

Participant de ce foisonnement, quelque écoles de conduite privées travaillent ponctuellement en réseau avec des missions locales ou la PJJ. Elles paraissent peu nombreuses en PACA. On a pu constater par ailleurs que les publics en difficulté n'étaient pas forcément tous pris en charge par le secteur associatif ; ici ou là, des cas isolés peuvent être accompagnés au passage du permis de conduire par des auto-écoles. Dans une de celles que nous avons observées dans une ville de moins de 30 000 habitants par exemple, son exploitante Mme C. résume ainsi son expérience : " *Nous on ne fait pas d'insertion…enfin, c'est pas ça mais on fait quelques cas difficiles. Mais on n'a pas de grosse demande. Ce sont les missions locales qui financent, ou les CCAS* [de la commune] *; bon, on a trois cas dans l'année à tout casser "*. De plus, les opérateurs associatifs, et même la plupart des GRETA, peu enclins à investir dans des véhicules à double commande sous-traitent souvent tout ou partie de la formation classique (théorique à l'ETG et/ou pratique), au coup par coup ou par le truchement de conventions ad hoc, à des écoles de conduite. Dans ce dernier cas, la prestation fournie par l'auto-école est proche de sa prestation habituelle. Plusieurs éléments – toujours remontés du " terrain " - peuvent rendre raison de ce clivage entre secteurs professionnels et de la segmentation des publics correspondante.

Une catégorie peu lucrative et perturbatrice pour les écoles de conduite.

Pour les Ecoles de conduite (EC) privées l'impératif de rentabilité financière est bien sûr prédominant. Les tarifs forfaitaires qu'elles pratiquent généralement, attractifs mais déjà coûteux, établis sur la base contractuelle d'un nombre d'heures d'enseignement fixé, donne une indication sur le coût médian de la formation pour une population apte par exemple à être formée au code en une vingtaine d'heures. Pour les personnes en difficulté sociale, physique, intellectuelle, etc., la facturation des heures de dépassement grève lourdement le budget, déjà peu supportable par les publics les plus démunis et nombre de jeunes en voie d'insertion sociale et/ou professionnelle. D'autant que se rajoutent éventuellement à ce coût les frais de re-présentation à l'examen en cas d'échec.

Les EC, en général, sont réticentes à effectuer tout ce travail de recherche de financements pour les jeunes, d'accompagnement personnalisé, d'éducation routière – lorsqu'il ne s'agit pas d'éducation plus générale à des connaissances de base -, etc. Compte tenu de leur système de contraintes actuel, leur intérêt semble être plutôt d'orienter leurs prestations vers un public plus homogène, plus simple à gérer et solvable : *" …nous, on reçoit un public que ne veulent pas recevoir les auto-écoles, parce que ces publics perturbent leurs séances de code ; c'est des publics qui sont longs à former, dans une auto-école il faut de la rentabilité : plus il en passe et mieux ça vaut, pour des raisons économiques et parfois en raison des difficultés de survie des structures. "* (directeur FJT/Logis des jeunes).

La stratégie tendancielle d'évitement des populations en difficulté développée par les écoles de conduite est illustrée par leur faible empressement à répondre aux appels d'offres du FJT : sur les 7 auto-écoles de la commune consultées en vue de contractualiser la formation à la conduite des jeunes du foyer, une seule a répondu. Et, bien que le marché porte sur quelques 60 permis par an, l'école de conduite facture le FJT au prix fort – i.e. au même prix qu'à sa clientèle privée. La qualification de " déloyale " de la concurrence du FJT par ces mêmes écoles de conduite illustre à quel point la concurrence exacerbée à laquelle elles se livrent peut parfois être facteur de clivage sur les principes et valeurs mêmes de la formation qu'elles dispensent. Se retrouvent ici illustrées les oppositions binaires et classiques dont le principe avait été évoqué dans le rapport précédent : bien privé/bien public, concurrence/coopération, rationalité du marché/politique sociale :

" C'est un peu ce que nous reprochait le syndicat des auto-écoles, qui avaient rué dans les brancards parce que c'est vrai que, bon, maladresse de la presse, à une animatrice recevant la presse, la presse demande : " combien coûte le permis aux jeunes? ". Et nous, on déclare à l'époque : 700 Francs! La presse : " le permis à 700 Frs au Logis des Jeunes! "…. les autres ils faisaient payer 5 000 balles! Alors, " la concurrence, etc.… " , ça a fait un pataquès à tout casser : manifestations à l'entrée d'un cinéma où je présentais mon action de SR, etc.. Enfin, j'ai dit " non, le permis, il vaut le même prix que dans l'auto-école ; la différence pour nos jeunes, c'est qu'il y a l'intervention du FSE et à l'époque du Conseil Général ". Donc, c'est vrai, les subventions qu'on touche par jeune, on les déduit du prix global "

(directeur FJT/Logis des jeunes)[20].

Des difficultés pratiques et didactiques des écoles de conduite à prendre en charge ce public

Parfois, comme au FJT, les écoles de conduite, coordonnées avec les animateurs, assurent la prise en charge des jeunes du foyer pour la préparation au permis de conduire. Cela peut apparaître comme une inadaptation de leurs pratiques aux besoins spécifiques de ces publics. C'est le cas, par exemple, en ce qui concerne les horaires d'ouverture parfois mal coordonnés avec les rythmes des élèves : *" Elle ferme à 18h30 l'auto-école, vous imaginez. Et le lundi matin c'est fermé aussi. Donc du coup, c'est vrai, vous prenez un intérimaire, je passe une convention avec la mission locale, elle couvre*[telle zone géographique] ; *j'avais un jeune qui habite sur* [telle commune], *le temps qu'il vienne il faut une demi-heure ; alors il va le faire deux ou trois fois, après il en a marre, il ne le fait plus. Ou alors il ne va venir qu'une fois, le samedi matin, c'est pas assez "* (animateur SR du foyer/logis des jeunes)..

Mais, plus fondamentalement, on peut légitimement s'interroger sur la pertinence des moyens pédagogiques des EC pour enseigner auprès de ces publics. Pour plusieurs de nos interlocuteurs, extérieurs au monde des AE, la formation au Bepecaser serait une réponse adaptée en termes de sécurité routière, mais insuffisante pour former ce public là *: " Si on veut faire une formation par rapport à notre champ de compétence, l'insertion sociale et professionnelle des jeunes, il faut peut-être un peu de Bepecaser, mais c'est pas le Bepecaser qui va donner la fibre sociale et la capacité à porter des jeunes "* (directeur FJT/Logis des jeunes).

Ce dirigeant d'association intervenant en SR auprès des publics scolaires et des salariés d'entreprise, formateur au Bepecaser, responsable pédagogique d'une licence professionnelle universitaire et lui-même exploitant de trois écoles de conduite durant cinq ans, sait de quoi il parle lorsqu'il résume ainsi les difficultés des EC à prendre en charge des publics difficiles, non pas en termes économiques ou sociaux, mais en terme de scolarisation et/ou de socialisation :

" Les formateurs ne sont pas formés à faire un travail différencié, parce que là on est obligé d'utiliser d'autres méthodes pédagogiques : lorsque l'on a affaire à quelqu'un qui est à la limite de l'illétrisme ou quelqu'un qui n'a pas été scolarisé depuis quelques années, qui a des problèmes sociaux, avec des horaires à respecter, etc., c'est des méthodes pédagogiques différentes avec des organisations différentes…Alors je crois davantage pour ce type d'auto-école à des centres de conduite agréés et financés par la collectivité, et dans ce cas là avec des formateurs qui évoluent, c'est à dire que je ne suis pas sûr que toutes les auto-écoles aient le pouvoir ou la capacité de le faire….j'imagine que les auto-écoles qui se retrouvent dans un petit village du département, je la vois pas avoir un formateur compétent dans tous les domaines. Ca c'est le premier point. Après, l'égalité des chances, c'est clair …. Alors je ne connais pas d'étude là-dessus…. Je ne suis pas sûr que ce soit vraiment les gens en grandes difficultés économiques et sociales qui soient les cas les plus difficiles à obtenir un permis de conduire. "

[20] Les jeunes paient au foyer environ 10% du coût réel de leur formation. L'école de conduite facture le FJT au prix public, éventuellement majoré des frais de prestation supplémentaire (comme lorsqu'elle assure un ou plusieurs modules d'éducation à la SR construits par les animateurs du FJT).

(responsable association de formation, ancien EC).

La question de la formation se double donc de celle de la coordination entre des intervenants dont les référentiels sont différents.

4.3.3 Conclusion..

Aujourd'hui, la politique publique de sécurité routière s'est fixé pour objectif ambitieux de faire éclater les cadres traditionnels de l'apprentissage de la conduite routière (apprentissage de la réglementation routière, de la maîtrise du véhicule, voire des situations de conduite) pour les inclure dans une approche plus large de l'éducation préventive, voire de l'attitude vis à vis du risque. En un sens, l'éclatement des cadres sociaux traditionnels au sein desquels s'étalonnaient les conduites individuelles et qui permettaient de référer des pratiques à des normes sociales plus ou moins stabilisées appelle cette évolution. Le domaine de la sécurité routière, où les comportements déviants se mesurent aisément en termes comptables (nombre de décès, nombre de handicaps, coûts économiques individuels ou collectifs) et qui est finalement resté un des lieux où s'exprime encore parfois de façon éclatante la difficulté du " vivre ensemble ", n'est pas épargné par la nécessité que ressent toute société de construire une norme commune et de se donner les moyens de la comprendre et la faire sienne.

Au delà de la question des moyens de contrôle et de sanction des pratiques et de leur efficience par rapport aux objectifs poursuivis à long terme - qui ne concerne d'ailleurs pas notre réflexion ici -, se pose donc celle des possibilités de normalisation des conduites routières par la socialisation durable de chacun à une norme commune.

La réponse apportée à cette question par les autorités publiques est celle du continuum éducatif, censé canaliser, par apprentissages successifs – du premier âge jusqu'au dernier – les comportements routiers des citoyens. Par certains aspects, la philosophie centrale du dispositif pourrait ne pas être très éloignée des réflexions conduites au sein des projets GADGET, MERIT et PREDIT. Si l'on rappelle les quatre niveaux de la matrice du projet GADGET (1 = maîtrise du véhicule ; 2 = maîtrise des situations de conduite ; 3 = objectifs et contexte de conduite ; 4 = projets de vie et habiletés fondamentales), les préconisations en matière de formation des moniteurs proposées dans le cadre du MERIT[21] donnent une priorité à l'apprentissage du niveau 4, pour les conducteurs comme pour les moniteurs de conduite : *" Comme l'approche hiérarchique est basée sur l'idée que les aptitudes et les conditions requises à un niveau supérieur influencent les demandes, les décisions et les comportements à un niveau inférieur, la partie basique et la plus importante de la formation des conducteurs est le niveau 4 de la matrice GDE* [GADGET]*…[…]…Dés lors, le niveau 4 est utilisé comme base de la formation des moniteurs avec " des projets de vie et des habilités fondamentales " individuels, suivi par le niveau 3 (" objectifs et contexte de*

[21] " Formation des moniteurs de conduite en Europe : une vision à long terme ", Projet de l'UE MERIT, document de travail pour l'atelier I, 22 novembre 2004, Présentation au Congrès du CNPA à La Rochelle, 21 janvier 2005

conduite " liés aux trajets), le niveau 2 avec une " maîtrise des situations de conduite " davantage liée aux circonstances et finalement le niveau 1 avec (du point de vue de la mobilité) la "maîtrise du véhicule " la plus basique.

En introduisant la formation à la sécurité routière à l'école, le continuum éducatif signifie que les compétences attendues du conducteur routier ne se limitent (théoriquement) plus seulement à celles de niveau 1 et 2 mais englobent aussi celles de niveau supérieur. Et, en cohérence avec la grille GADGET, l'introduction d'une perspective dynamique dans les modes d'acquisition amène logiquement à travailler d'abord (i.e. aux premiers âges de la socialisation) sur la présentation de la norme, sa compréhension, son appropriation et, dans un second temps seulement, sur son incorporation, sa mise en pratique et son épreuve en situation.

Si la théorie est souvent séduisante, sa validation passe, à un moment ou à un autre, par une rencontre avec les principes de réalité, en l'occurrence de la réalité sociale. Nous avons ainsi pu observer quatre de ces principes qui pourraient s'ériger en obstacles durables à la traduction pratique du concept de continuum éducatif en matière de sécurité routière :

1/ S'agissant des jeunes situés dans le champ de l'éducation scolaire, on observe que :

- si les dispositifs d'évaluation des élèves (APER, ASSR) sont généralement bien en place, l'organisation de l'éducation à la sécurité routière – qui se voudrait transversale, mais ne l'est pas - tarde à s'y mettre véritablement ; au risque, avéré et non anecdotique, que le travail de fond sur les comportements soit sacrifié au profit immédiat d'une activité de préparation à un examen codifié sanctionnant plutôt des connaissances que des compétences et des comportements sociaux ;
- les enseignants, en général, ne sont pas préparés à ce travail de fond et tendent à considérer cette activité nouvelle comme une charge supplémentaire : de fait, les programmes scolaires n'ont pas été aménagés non plus par rapport aux objectifs ;
- rien ne garantit que ceux qui ont en charge, à l'école, la transmission des savoir-être, des savoir-faire et des connaissances en matière de sécurité routière les possèdent eux-mêmes ;
- de nombreuses interventions ponctuelles de sensibilisation/éducation/formation se superposent dans la carrière scolaire d'un élève sans que, au delà des actions de coordination administrative (par les PDASR, les coordinateurs départementaux de SR, les correspondants départementaux académiques de SR , etc.), soit garantie la cohérence des objectifs poursuivis, des contenus, des objets et des méthodes pédagogiques ;

2/ S'agissant des jeunes situés en dehors du champ propre à la scolarisation, on observe que :

- les élèves sortis prématurément du système éducatif, en échec scolaire, en difficulté sociale, étrangers, immigrés, jeunes travailleurs, publics en insertion, etc. sont parfois "rattrapés " par divers acteurs associatifs souvent démunis d'outils, de méthodes et de contenus pédagogiques ;
- quant à ceux qui ne sont pas récupérés par une institution, et qui parfois élaborent spontanément leur(s) propre(s) norme(s) de comportement routier, la question du travail pédagogique et

des compétences particulières nécessaires au travail social, en matière de SR en tout cas, reste complètement ouverte.

3/ S'agissant des moteurs des actions SR locales :

- on a pointé, au plan local, que nombre d'actions ponctuelles, ciblées, qui se nourrissent d'initiatives locales, ou bien mandatées par la DSCR, où encore directement induites par le nouveau cadre législatif, sont assez souvent initiées et portées à bout de bras par des acteurs charismatiques, des " passionnés ", des "porteurs de projets " quasi visionnaires ; lorsqu'elles sont aussi individualisées, la double question se pose alors, d'une part de leur continuité dans le temps, d'autre part – si elles sont efficaces – de leur généralisation, de leur diffusion en modèle dans l'espace social. L'impression finale renvoyée par le terrain, reste celle d'un monde où " chacun bidouille des solutions dans son coin " ;

- même si toutes sont sans doute dotées d'une efficacité spécifique, ces actions ne paraissent soumises à aucune évaluation objective[22] autre qu'administrative : le risque, bien connu, est alors grand que l'auto-évaluation de son action par l'acteur lui-même se nourrisse plus de critères d'avantages et d'intérêts (économiques, sociaux ou symboliques) professionnels ou personnels (ne fusse que la défense, la promotion ou la sauvegarde de son "corps ", de sa structure, de son service ou de son entreprise) que de leur portée réelle sur les comportements des usagers ou futurs usagers de la route ;

4/ S'agissant des relations entre agents sociaux et acteurs institutionnels, on note :

- une juxtaposition de "mondes " intervenant dans le champ de sécurité routière ; des mondes, chacun peu homogène, largement clivés entre eux du fait de positions différentes dans le champ social (le monde politique, le monde administratif, le monde de la fonction publique, le monde associatif, le monde de l'entreprise libérale), qu'on observe empiriquement ces différences à partir du mode de socialisation, du titre et du diplôme, des réseaux qui les supportent ou des modes d'obtention de revenus ou d'avantages ;

- en lien étroit avec ces clivages – qui prennent par exemple la forme concrète d'une segmentation des publics, des niveaux d'intervention et des champ d'action selon les intervenants – se posent finalement les questions qui semblent les plus cruciales pour la mise en cohérence des acteurs et des actions de sécurité routière et la validation pratique du continuum éducatif :

* l'éducation et l'apprentissage des citoyens au respect pratique des normes routières (niveaux 1 à 4 de la grille hiérarchique GADGET) est-elle un bien public, donc accessible à tous, ou un bien de consommation privé ?

[22] Principalement pour des raisons économiques ? *" Et généralement, on s'aperçoit que c'est souvent les mêmes associations qui interviennent dans le département : c'est toujours S. pratiquement. Bon, nous, avec les compétence qu'on a, je ne sais pas si on est capables de dire si ce qu'ils font c'est bien ou c'est pas bien. Le souci aussi des évaluations, c'est que ça coûte cher, et ça nous coûterait plus cher d'évaluer "* (coordinatrice départementale SR, à propos des associations intervenant dans les écoles).

* l'effectivité du continuum éducatif est-elle sérieusement envisageable sans que l'on soit assuré, outre d'une convergence d'intérêts minimale[23], du partage d'un référent professionnel commun (en termes d'objectifs, d'organisation et de moyens didactiques, etc.) entre tous les intervenants ?

Le découpage de l'éducation à la sécurité routière et à la conduite automobile dans le temps de la carrière d'un automobiliste, la diversité des spécialistes intervenant dans le processus d'apprentissage et la multiplicité des initiatives et des innovations locales ne constituent pas un obstacle à l'atteinte de l'objectif. Encore faut-il que les finalités, les méthodes, et la norme de sécurité routière elle-même soient connues et partagées par tous. C'est dans cette perspective que doit être inscrite la formation de tous les intervenants tout au long de ce continuum.

Or, là où, on l'a vu, la segmentation des publics, des prestations, des objets et des méthodes pédagogiques, comme la divergence d'intérêts, sont sans aucun doute les plus forts, c'est bien entre les professionnels classiques de l'enseignement de la conduite et les "nouveaux métiers" de la sécurité routière dont nous avons grossièrement fait le tour.

Tel est d'ailleurs bien le paradoxe que nous pouvons relever à ce niveau par rapport à la demande initiale de la DSCR : chemin faisant, l'observation que nous avons faite de ces "nouveaux métiers", dans le but (initial) de cerner l'ensemble du champ professionnel de la SR où s'inséraient, pensions-nous, les enseignants de la conduite, fait finalement surgir de très urgents besoins en formation de ces " nouveaux" intervenants.

La question de la place relative (actuelle et future) des acteurs traditionnels et des nouveaux venus est donc bien centrale. La dernière partie de ce rapport traite de cette question.

[23] Ce qui n'est pas le cas actuellement, chaque intervenant (politique, public, associatif, privé) se situant plus ou moins en concurrence de l'autre pour les prestations éducatives.

5 Les professionnels de l'enseignement de la conduite dans des métiers sous contraintes : vers quelles évolutions ?

Au regard des " nouveaux métiers " de la SR qui viennent d'être examinés, ceux de l'enseignement de la conduite routière sont, depuis plusieurs décennies déjà, fortement professionnalisés dans le domaine de la SR, qui est leur raison d'être. Mais il faut déjà s'interroger sur le caractère véritablement professionnel des premiers : la SR est en fait le plus souvent une discipline nouvelle introduite par greffage sur des métiers déjà existants (métiers du travail social, du travail d'éducation, du travail de placement, du travail d'administration locale ou centrale, du travail de police, etc.). Si la SR peut bien donner une nouvelle légitimité à ces professions et, à terme, contribuer à y créer des emplois, elle n'est pas pour l'instant à la base des métiers qui les fondent. Se dégagent d'ailleurs clairement des analyses précédentes un grand flou sur les critères et les conditions d'accès aux emplois identifiés SR et le désarroi de certains intervenants en SR devant l'absence de formation de fond pour œuvrer dans ce domaine. Pas de diplômes ni de certifications spécifiques, pas de " titres ", pas d'organisation véritable des professions autour de ce domaine.

Les métiers de l'enseignement de la conduite en revanche possèdent les caractéristiques d'une profession : conditions d'accès réglementées, formations diplômantes et certifiantes, réglementation et contrôle des actes professionnels, organisation professionnelle (syndicats professionnels) et, plus récemment, évaluation (on trouvera en annexe 4 un "panorama " des formations initiales et continues). Une partie de la profession néanmoins, la plus importante numériquement[24] – celle qui concerne les écoles de conduites -, n'apparaît pas " en grande forme " aujourd'hui[25].

Quelques traits caractéristiques du secteur des EC permettent de comprendre la fragilité de ses équilibres. Peu nombreux (environ 25 000 professionnels, chiffre non objectivé), aux structures productives atomisées (6% des EC emploient plus de 5 personnes), mal organisé collectivement (taux de syndicalisation très faible pour une multiplicité de petites organisations représentatives peu audibles par les pouvoirs publics), peu attractif par ses conditions de travail et de rémunération et étroitement réglementé et contrôlé par l'Etat quand à sa prestation, ses membres se livrent à une concurrence sévère par les prix qui menace les équilibres économiques des entreprises (turn over : taux de mortalité et taux de création d'entreprises élevés). C'est dans ce contexte que la profession assiste en même temps à une évolution considérable de l'environnement du métier (tenant à la fois aux évolutions de la société, aux exigences de la clientèle, au développement de nouvelles technologies, etc.) et à l'avènement de

[24] A côté des écoles de conduite, on trouve encore des professionnels de l'enseignement de la conduite dans les organismes de formation spécialisés aux métiers de chauffeur (lycées professionnels, GRETA, AFPA, organismes de formation du secteur du transport). Les EC constituent toutefois l'objet central de l'analyse. Par ailleurs, on trouvera en Annexe 5 et 6 des extraits d'entretiens qui permettent de mieux situer les représentations liées aux deux diplômes " canoniques " (Bepecaser et Bafm).

[25] Pour les besoins de l'exposition, il n'a pas été possible d'éviter certain recoupements, certains chevauchements entre le premier rapport d'étape et celui-ci.

nouvelles réglementations, d'une tentative de construction d'un continuum éducatif, d'un élargissement des domaines d'intervention en SR - investis, pour l'heure, par de nouveaux acteurs s'emparant de ce qu'ils pensaient être leur mission traditionnelle.

Dans une des rares études sociologiques connues sur les auto-écoles, A. Nicolas[26] montre que, depuis son origine – relativement récente[27] - le métier d'enseignant de la conduite s'est professionnalisé en même temps que l'Etat en renforçait le contrôle. Au centre du processus de professionnalisation qu'elle qualifie d' "irréversible", se trouve un compromis dans lequel l'imposition par l'Etat d'une formation "scientifique" (i.e. d'une rationalisation pédagogique"), permettant de distinguer le spécialiste du profane, a été acceptée par la profession en contrepartie d'une identité professionnelle et de la garantie de sauvegarder sa situation de monopole. L'invention du CAPP (1958), puis du CAPEC (1979), du BEPECASER(1988) et les innovations pédagogiques introduites à propos de la conduite accompagnée (AAC) sont des étapes majeures de ce processus. On le voit donc, les discussions actuelles autour de la formation des enseignants de la conduite ne font que prolonger un vieux débat, enraciné dans l'histoire de cette profession et, nous en faisons l'hypothèse, dans son statut paradoxal. Toute la question est de savoir aujourd'hui si, cette fois, elle parviendra à préserver son monopole de formation à la conduite et, partant, son identité ?

Fréquemment écartée pour le moment, on l'a vu, des nouveaux partenariats institutionnels, la profession - mais aussi l'ensemble du corps social – se retrouve face à trois questions :

* Quelle place la politique publique de SR laisse-t-elle aux professionnels de l'enseignement de la conduite ?

* Est-il possible à la profession d'élargir son offre de formation aux nouveaux domaines de la SR ?

* De quels moyens nouveaux la profession peut-elle se doter, tant en termes de formation/diplômes, que de qualité de la prestation mais aussi de sécurisation des parcours professionnels et de viabilité des exploitations, pour tirer son épingle du jeu dans ce nouveau contexte ?

Ces questions, qui peuvent correspondre à l'inquiétude des professionnels, sont par exemple sous-jacentes dans les propos de cet enseignant de la conduite, par ailleurs syndicaliste d'une organisation

---

[26] NICOLAS A. "Les moniteurs d'auto-école", in *Jeunes professions, professions de jeunes ? CUCHE D., dir., Paris, Harmattan, pp. 58-101.*

[27] Cet enseignant de la conduite, responsable syndical, le rappelle ainsi: *"Il faut comprendre aussi que c'est une profession jeune. Elle existe vraiment depuis la première guerre mondiale, hein. Et ceux qui faisaient ça au début, on ne leur demandait même pas de savoir lire et écrire : il fallait qu'ils sachent piloter une voiture ; et il y en a tout un secteur qui ne savaient pas lire entre les deux guerres. Monsieur R. a fait un recyclage en 1950/60, et sur 10 patrons, il y en avait 2 qui étaient illettrés ; et c'était pas des petites entreprises, c'était des entreprises florissantes, qui avaient pignon sur rue. Alors il leur a demandé " mais pourquoi vous ne prenez pas de notes ?" ; ils ont dit " mais parce qu'on ne sait pas écrire ". Donc, c'est parti de très, très bas. Et on a un mal fou à remonter le niveau. Et maintenant qu'il y a, depuis 1980, maintenant qu'il y a une volonté d'écraser les prix, de juguler l'inflation et aussi de faire face au chômage, on est dans cette spirale infernale de lutte contre l'inflation, donc pressions du gouvernement pour avoir des prix bas, et d'autre part, ouverture tous azimuts à ceux qui veulent rentrer là-dedans. "*

patronale *: "L'enseignement de la conduite, c'est une profession réglementée, ça pose de nombreux problèmes au niveau de l'application …il est bien évident que les professionnels de l'enseignement de la conduite n'auront d'existence durable que dans la mesure où ils apportent véritablement quelque chose, et non pas simplement favoriser la délivrance du titre, hein. ".*

Toujours sur la base des entretiens (cf. liste en annexe 1), et principalement guidé par ces trois questions, un tableau de la profession a été brossé qui met l'accent à la fois sur les pratiques actuelles et sur les points de vue des acteurs de la SR.

5.1 Les conditions classiques d'exercice des professionnels de l'enseignement de la conduite.

Le secteur de la formation à la conduite routière peut être grossièrement découpé en deux segments d'offre. Le premier, celui traditionnel des écoles de conduite, le plus important, est censé transmettre à tout citoyen qui le souhaite, et qui le peut financièrement, les compétences nécessaires et légalement exigées pour la conduite de véhicules routiers (mais aussi, pour certaines EC, à la conduite de bateaux) ; ces compétences sont ensuite évaluées par la puissance publique qui délivre ou non une certification de ces compétences. Le second, traditionnel lui aussi, chevauche pour partie le premier mais fait intervenir d'autres acteurs : sa vocation est de former de futurs professionnels de la route (chauffeurs routiers) et de les préparer à l'acquisition de la carte professionnelle nécessaire à l'exercice de leur métier.

5.1.1 Les écoles de conduite : conditions de travail et d'exercice du métier de base.

Sans revenir sur l'ensemble des constats effectués dans le rapport intermédiaire, il est nécessaire de préciser quelques traits saillants des conditions d'exercice du métier de base qui sont souvent source de plaintes et de revendications fortes de la profession. Il faut rappeler préalablement que l'ensemble de ces conditions sont très difficiles à objectiver en l'absence d'enquêtes et d'études extensives sur les entreprises et sur les enseignants du secteur.

5.1.1.1. Une connaissance peu objectivée du secteur

Les tentatives faites dans le cadre de cette étude pour objectiver quelques grandes caractéristiques du secteur ont échoué.

* Les enquêtes statistiques de l'INSEE ne permettent jamais de dégager une population suffisante pour qu'une exploitation fiable des données de la branche ((804 A dans la nomenclature NAF 700) puisse en être faite. Par exemple, la tentative que nous avons réalisée à partir de l'enquête Emploi annuelle – qui permet d'estimer, pour des branches plus importantes la répartition de la population par âge, sexe, ancienneté, statut d'emploi, temps de travail, salaires, etc. – s'est soldée par le constat que 73

individus de la branche seulement (tous âges, sexes et statuts confondus) avaient été interrogés par cette enquête.

* Certaines sources administratives pourraient être exploitées tant qu'il ne s'agirait que d'évaluer par exemple le nombre d'entreprises ou de salariés. Mais, outre que la manière de construire les bases n'est pas toujours connue, que leur fiabilité n'est pas toujours garantie et que leur accès n'est pas aisé, elles ne fournissent pas d'indicateurs exploitables sur les conditions d'exercice de la profession les plus souvent discutées par les professionnels. Une tentative a été faite, avec l'ORM, d'exploiter par exemple la base de données de l'UNEDIC pour la région PACA . Tout au plus ont-elles permis de fournir des indications sur le nombre de salariés, le nombre d'établissements et leur taille, dans le temps et par département.

* Il reste, sans être certain qu'elle répondra à toutes les questions socio-économiques que soulève la profession, la base RAPHAEL, encore en rodage, et à laquelle nous nous sommes intéressés sans avoir pu en obtenir l'accès. En effet, le logiciel RAPHAEL est mis en place dans les préfectures pour gérer l'enregistrement des demandes d'agrément des écoles de conduite et des enseignants de la conduite. Commode pour gérer l'envoi automatique des relances et des convocations, il permet d'analyser quelques données précieuses sur le secteur d'activité : les écoles de conduite, les enseignants, les associations, les centres de formations. On a pu ainsi dénombrer avec quelque précision 1333 autorisations d'enseigner dans les BDR, c'est à dire d' enseignants de la conduite potentiels : un des départements le plus peuplés en enseignants de la conduite avec ceux du Rhône et du Nord. Cependant, si cet outil doit amener à connaître avec une meilleure précision le nombre d'auto-écoles et d'autorisations d'enseigner, les indicateurs les plus importants pour caractériser le marché du travail des EC en seront vraisemblablement absents : turnover dans les établissements et dans la profession ; caractéristiques d'âge, de sexe, et mouvements sur le marché du travail des entrants, des exploitants et des salariés ; niveau des rémunérations ; ancienneté dans l'entreprise et dans la profession, parcours et carrière professionnels, etc. En outre, on l'a vu, tous les professionnels de la SR ne se trouvant pas dans les écoles de conduites (organismes de formation, formateurs en GRETA, AFPA, lycées professionnels, associations, municipalités, etc.), l'image de la profession ne peut être construite, nous semble-t-il, qu'à partir d'une enquête statistique par échantillonnage spécifique.

Ces extraits d'entretien avec une responsable du service des permis de conduire d'une préfecture illustre les difficultés de construire des données fiables en même temps qu'il révèle quelques zones d'ombre de la profession :

- l'impossibilité d'avoir des données longitudinales, le système n'étant exploité que depuis trop peu de temps :

" Je ne peux pas par candidat essayer de voir quand il a eu son autorisation d'enseigner et si 5 ans après, par exemple, est-ce qu'il l'a toujours. la on pourrait le faire, mais on pourra le faire dans quelque temps ".

- des données limitées et peu précises empêchant toute analyse, même grossière, en termes de flux et de stocks sur le marché du travail : *" il y a tellement de mobilité "*

" Tant qu'il n'est pas exploitant, il a automatiquement le statut de salarié. Maintenant on ne peut pas être précis. Lorsque l'exploitant vient demander son renouvellement, il donne le nombre de salariés. Mais si entre temps ça change, qu'il passe de quatre à cinq salariés, il ne va pas revenir nous voir pour nous le dire, on ne le saura que la prochaine fois qu'il viendra demander son renouvellement, et ça aura pu changer plusieurs fois. Il y a tellement de mobilité, il y a trop de paramètres pour être précis. Il faudrait l'URSSAF, les impôts, c'est vraiment extrêmement complexe à suivre, comme profession. En plus, elle est assez mobile. En fonction des catégories enseignées, ils savent que ce n'est pas la peine d'aller dans tel ou tel endroit, voyez en fonction des poids lourds, en fonction de la moto, ils vont aller plutôt dans tel endroit ou tel autre. Donc c'est quand même assez difficile à cerner. Je pense qu'avec Raphaël, on va savoir plus de choses. Mais c'est trop récent. "

- une autorisation d'enseigner enregistrée par la préfecture ne dit pas si la personne exerce ou non son activité :

" Pour avoir l'autorisation d'enseigner, il suffit de remplir les conditions ; les conditions sont au nombre de trois. Le certificat médical, par exemple, ce monsieur, tiens, il est apte à tous les permis, ah oui, par ce qu' il y a ceux qui sont aptes à tous les permis, qui ont tous les diplômes. Son certificat expire en 2007 ; on va interroger le fichier judiciaire, et le fichier national des permis de conduire, pour voir s'il n'est pas sous le coup d'une suspension, d'une annulation. A partir du moment où ces trois conditions sont remplies, nous on délivre l'autorisation d'enseigner. Après qu'il s'en serve ou ne s'en serve pas, ce n'est pas notre problème, à partir de là il peut faire ce qu'il veut. On n'est pas tenu de le suivre. "

Faute de ces outils, indispensables à terme, pour objectiver la situation du marché du travail des EC, nous avons travaillé à partir des discours des professionnels eux-mêmes en y relevant les quelques points forts, récurrents dans les propos des acteurs.

5.1.1.2. Des conditions de travail difficiles, un turnover élevé ?

Même si son objectivation statistique est difficile à établir, le turnover et la forte mobilité professionnelle sont un indice majeur des conditions de travail peu attractives que dénoncent la plupart des interlocuteurs, enseignants de la conduite en exercice ou ayant justement migré vers d'autres métiers de la sécurité routière. On évoque les caractéristiques du métier les moins attractives (ou les plus repoussantes) :

Une activité monotone ?

La monotonie, comme la répétitivité, des tâches n'est qu'un mode d'expression, un mode langagier parmi tant d'autres pour dire des conditions de travail ou d'exercice professionnel difficiles, peu tenables à long terme. C'est cet ensemble de conditions qui sont souvent condensées dans la prise de décision de changer d'activité dans la profession (présenter le BAFM pour varier son activité, créer son

entreprise – souvent pour retrouver les mêmes conditions de travail mais "à son compte", etc) ou carrément de la quitter. Quelques témoignages vont dans ce sens :

- *" Oui, travail dur, oui ; qui est contraignant, qui est bien souvent mal rétribué, ou très peu : si on en juge par les conventions collectives…même avec les augmentations qu'ils viennent d'avoir, ça ne va pas chercher bien loin. …[…]… Je crois que, bon, il y a une certaine monotonie qui s'installe dans ce métier parce que les perspectives de progression de carrière sont extrêmement limitées, hein ; simplement c'est la prime d'ancienneté qui va jouer, ça ne va pas chercher bien loin ; donc, quelle est la principale possibilité pour un moniteur d'évoluer dans sa carrière? C'est d'ouvrir une AE…. Ou c'était, parce que maintenant c'est devenu très difficile ; à moins d'en racheter une, mais créer une AE ça tente très peu de monde hein, il y a très peu d'ouvertures d'établissements. Alors c'est sans doute un facteur qui est déterminant, cette absence de possibilité de progression sur le plan professionnel : à longueur d'années il faut faire la même chose. D'autant plus qu'on a assez peu de possibilités de perfectionnement, de stages de formation professionnelle pour les moniteurs. Ca manque aussi, ça manque beaucoup ; même si, enfin vous connaissez l'histoire de la réactualisation des connaissances, qui est réservée aux seuls titulaires d'un agrément, même s'ils ne sont pas enseignants, alors que les enseignants salariés, eux n'y ont pas droit ; ce qui est dommage parce que les choses évoluent, ne serait-ce que tous les 5 ans si on veut rester dans le coup".* (EC, responsable syndical).

- Mais la monotonie des tâches et la pauvreté des perspectives n'est pas le moteur de la mobilité professionnelle des seuls salariés. Pour justifier la vente de ses auto-écoles et son installation comme formateur en établissements scolaires, en entreprise ou de moniteurs, cet ancien exploitant s'exprime ainsi: *" Financièrement, j'avais eu la chance d'être dans un petit village où la concurrence est certainement beaucoup moins féroce qu'à* [métropole voisine]*, des villages avec un niveau de vie on va dire assez correct. Mais j'avais l'impression de tourner en rond dans ce métier là, à faire de la voiture et du code de la route ".*

Des conditions de travail difficiles ?

Passer des journées complètes dans le siège d'une voiture-école, au beau milieu du trafic, en alerte permanente sur les risques et les dangers de la route qui font face au conducteur novice en se tenant prêt à chaque instant à utiliser la deuxième commande pour corriger l'erreur fatale de son élève, endurer les injures et la vindicte des usagers de la route retardés ou gênés par le véhicule école[28], tout en prodiguant conseils, recommandations et connaissances à son passager : ce quotidien de la plupart des enseignants, salariés ou petits patrons, laisse des traces sur la santé des moins résistants. Des heures en face à face avec une vingtaine d'élèves dans les salles de cours, lorsqu'elles s'insèrent au milieu de ce programme quotidien – voire s'y ajoutent en fin de journée – ne procurent pas, au contraire, un repos

[28] *"Vous avez parlé de pénibilité, il y a des conditions de travail qui sont véritablement difficiles dans la circulation, alors qu'on constitue bien souvent un obstacle à la progression des autres, que l'on prend des risques aussi. Des accidents avec des moniteurs blessés, j'en ai vu pas mal dans ma vie…[…]…mais c'est sûr qu'il y a une exposition aux risques, hein. Alors peut-être que tout l'art d'un moniteur c'est de savoir se soustraire à cette ligne de risque, d'où la nécessité quand ils sont novices dans leur métier… mais il y a quand même une exposition "* (exploitant, BAFM, syndicaliste).

psychique. Outre la monotonie du travail, des problèmes de dos, de genoux ou des troubles psychiques et nerveux sont souvent dénoncés par les EC.

" Parce que quand on travaille 12 heures par jour, on mange mal ; et quand on mange mal, on se décalcifie ; il y en a, au bout de 2 ans de travail, le simple fait de poser le pied par terre en sortant de la voiture, il y en a qui ont cassé leur os rien qu'en posant le pied par terre… la décalcification complète, et ils ne s'en rendent pas compte…. Les corps ne réagissent pas tous de la même façon…. On est aussi, dans notre profession, on est soumis à la pollution de façon intense qui ne se voit pas… Mais ça se voit après entre 50 et 60 ans, il y a des cancers qui se développent très, très nombreux : c'est des cancers et des maladies cardio-vasculaires, parce qu'il n'y a pas assez d'exercice physique… et après, les maladies nerveuses…. Enfin, on ne peut pas dire que les maladies nerveuses sont créées par ça, mais enfin le stress ça a des conséquences…. " (EC, responsable syndical).

" Moi je me rappelle qu'on me disait " on a beaucoup mal au dos ", mais j'ai jamais eu mal au dos en voitur ,c'est les genoux qui trinquaient…moi ma première journée de travail, ça a été 9 heures, la deuxième 10 heures, ma troisième journée de travail 11 heures de travail ; et après j'ai travaillé tous les jours 11 heures ou 10 heures" (EC, salariée).

Une activité peu lucrative ?

- *<u>Du côté des exploitants.</u>*

Les exploitants des écoles de conduite sont réticents à déclarer le revenu qu'ils tirent de leur activité. En général d'ailleurs ce type de question déclenche un véritable réquisitoire contre *" les charges, le prix du carburant, les impôts, etc. "* : une insatisfaction classique dans le monde du petit commerce et de l'artisanat. Au mieux avons-nous obtenu le type de réponse suivant : *" Ben, on gagne sa vie. Il y a des mois où on gagne bien sa vie, et puis il y a des mois où on fait quite "*. C'est la réponse que nous avons obtenue dans cette auto-école de ville moyenne (27 000 habitants, 7 écoles de conduite) où le couple travaille à temps complet et emploie deux EC salariés à temps plein. Et lorsque l'on a posé la question " Quel est l'avenir d'une entreprise comme la votre ? Il n'y a pas d'inquiétudes ? ", l'exploitante " tord " spontanément sa réponse pour l'orienter vers le problème de la charge du personnel, i.e. de la difficulté d'être patron en quelque sorte : *" Boaf, non, on ne s'inquiète pas trop. Enfin, si, financièrement, quelquefois c'est un peu difficile, quoi, parce que les lois, les charges, c'est pas évident. Si on ne travaillait rien que tous les deux, ça ne serait pas mal, quoi; on ferait moins d'heures, c'est sûr, on aurait deux moniteurs en moins, on ferait moins d'heures. Des fois on se pose la question, on se rappelle du temps où l'on ne travaillait qu'à deux tous les deux, l'un gérant* [l'agence de A.], *l'autre* [l'agence de B] ; *on n'avait pas le souci de remettre quelquefois le moniteur dans le droit chemin, etc. Je ne sais pas, mais comme dit* [mon mari], *ça paraît difficile quand tu travailles à 4 de revenir à 2 : tu vas en inscrire 10, tu vas pouvoir gérer, mais demain tu vas en inscrire 30, comment tu fais? "*. Fort de cette réponse, on demande alors à l'exploitant, son époux " Accepteriez-vous d'être salarié, à revenu équivalent à ce que vous gagnez? ", sa réponse est la suivante : *" Je pense qu'au jour d'aujourd'hui, avec les difficultés économiques, tout le monde aimerait avoir une sécurité d'emploi et de revenus que nous n'avons pas au jour d'aujourd'hui "*. Ce propos clair et tout ce qu'exprime cette EC dans le cours de l'entretien indiquent

sans ambiguïté la position inconfortable telle que la vivent nombre d'exploitants qui, très fortement identifiés à leur rôle de formateurs et à leur fonction pédagogique, moyennement satisfaits du revenu qu'ils tirent de ce métier, supportent difficilement en revanche leurs conditions d'exercice.

* Au premier rang des raisons de ce malaise s'exprime cette difficulté à gérer les places d'examen et plus généralement les relations avec l'administration (préfectures, inspecteurs du permis) *: " Nous l'idéal, c'est qu'on ne devrait faire que de la formation, quoi, on ne devrait pas gérer l'aspect examen : les élèves devraient le gérer eux en direct avec l'administration "* (l'exploitant)[29] *; "…ce qui serait bien pour la profession, c'est de ne jamais avoir à gérer des examens, quels qu'ils soient : l'élève, on l'inscrit, il fait sa formation en code ; après, il va à la préfecture, et il dit " voilà, je veux être candidat pour passer mon code " ; ne plus gérer du tout les examens. Je veux dire, nous on aimerait, pourquoi pas, qu'on inscrive les élèves, qu'ils fassent la formation en AE, donc théorique et pratique, et quand il veut passer son code, il va à la préfecture et puis voilà : je veux passer mon code tel jour à telle heure ; et c'est la préfecture qui se débrouille. Pareil pour la pratique. Avoirs un centre d'examen* [sur la commune] *(il existe) et dire " voilà, je veux passer ma pratique ". Ne plus avoir à gérer ça, oui, pourquoi pas? "* (l'exploitante).

* Le deuxième facteur de "pollution" des conditions de l'exercice professionnel libéral - pour partie lié au premier – est la difficile gestion de la "relation client", prise entre les contraintes de la régulation étatique (places au permis, rôle des inspecteurs du permis) et celles du marché (une population jeune, peu argentée et exigeante) : *" Donc, automatiquement, nous on est entre deux mondes complètement différents : des jeunes qui veulent à tout prix aller à l'examen même si leur niveau n'est pas toujours vraiment…..mais bon, ils veulent connaître leurs chances, et l'administration qui nous dit qu'il faut que les élèves se forment, qu'ils soient meilleurs, qu'il y a peu d'examinateurs, qu'il y a peu de places d'examen. Donc on nous demande en fait ce qu'on ne peut pas réaliser avec un volume de formation minime, mais après, quand on demande un volume de formation plus important, les gens n'ont pas les moyens au jour d'aujourd'hui de payer plus. Donc on passe en fait un peu, entre guillemets, des fois pour des voleurs, quoi; parce qu'on leur demande de prendre des leçons, et ils sont persuadés que c'est parce qu'on ne veut pas les mener à l'examen, que ci, que là… "* (l'exploitant). Propos comparables tenus par l'exploitante *" Non, le seul souci qu'on a c'est que, bon, arrivés aux 20 heures, généralement les élèves ne sont pas prêts, ils veulent passer l'examen ; et le seul problème vraiment qu'on a au niveau des élèves c'est de leur faire comprendre que, bon, c'est pas encore ça, et qu'il faut encore travailler un peu. Et financièrement il y en a qui ne suivent pas toujours. Oui, c'est un des problèmes "* (l'exploitante).

- Du côté des salariés.

Du côté des EC salariés, les énoncés sont plus clairs. Déjà, l'on sait par l'avenant à la convention collective du 19 avril 2005 que les ouvriers et les employés (catégorie où sont affectés la grande majorité des EC) ont une carrière salariale pouvant aller, en salaire brut mensuel de 1248 à 1561 euros[30] ; l'échelle va de 1436 à 1977 euros pour la maîtrise ; de 1436 à 1977 euros pour les cadres. Dans l'auto-école étudiée, les deux salariés sont plutôt dans la fourchette moyenne de la grille : *" En salaire, il*

[29] L'exploitante et son époux ont été interrogés séparément.
[30] Le SMIC mensuel au 1er juillet est à 1297,91 euros.

font 1.100 ou 1.200 euros par mois [net]. *Vous savez, un BAFM, moi j'ai discuté avec des collègues, ils se font 1.600 ou 1.800 euros par mois, alors qu'ils sont BAFM, hein, c'est pas beaucoup, hein "*. On peut néanmoins noter que cette rémunération de 1200 euros mensuel environ concerne un EC ayant 12 ans d'ancienneté dans l'entreprise et un autre ayant 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise après un parcours antérieur comme EC à son propre compte : *" il avait une entreprise, mais ça n'a pas marché, il est devenu salarié "*. C'est dire que la courbe de progression des rémunérations est assez plate et peu propice à encourager une carrière dans la profession.

" C'est le SMIC. Non après, avec les heures au noir, 40 frs de l'heure, alors imaginons qu'il travaille 200 heures donc il va se faire 40 heures au noir et puis toucher, allez, 2.000 Frs de plus à peu près…[…]…La seule évolution de carrière que l'on peut avoir, c'est de devenir patron, comme si c'était une…ou alors, devenir BAFM, mais avec des contraintes en termes d'examen, de réussite d'examen " (EC, ancien exploitant, responsable de formation)

On pourrait multiplier ainsi les témoignages d'insatisfaction des conditions d'exercice professionnel au regard des profits (matériels mais aussi symboliques) qu'il procure. Ils sont nombreux dans notre enquête et fournissent l'indice, nous semble-t-il, d'une forte ambivalence de l'identité professionnelle des professionnels de l'enseignement de la conduite[31].

5.1.2 Une identité professionnelle ambivalente

Dans ce secteur comme dans d'autres, il existe deux attitudes majeures face à des conditions de travail ou d'exercice professionnel dégradées. La première consiste tout simplement à "changer de métier". La seconde est de tenter de " faire avec ". Et un moyen d'y parvenir est de donner néanmoins un sens à son activité – une raison d'exister dans la profession - en se forgeant une identité professionnelle forte. Dans ce métier là, cette identité professionnelle semble se construire de deux manières. D'une part, en opposition – larvée ou frontale, il s'agit d'attitude globale permettant de " tenir " - contre le pouvoir, l'autorité ou le groupe qui est rendu responsable de ce qui est insupportable dans sa pratique professionnelle (désigner le " bouc émissaire " responsable de ce qui ne va pas). D'autre part, en idéalisant tout ce qui fait la spécificité et aussi la fonction utile (quasi indispensable) de la pratique professionnelle (capital de connaissances spécifiques, monopole des savoirs, fonction pédagogique, fonction sociale d'éducation, etc.). Ces deux effets de conditions de travail et d'exercice difficiles coexistent dans la profession.

- Les " visiteurs " de l'enseignement de la conduite

Même si l'instabilité professionnelle n'est pas objectivée par des études ou enquêtes statistiques significatives, elle est souvent mise en avant comme une des difficultés majeures d'un secteur peu attractif :

" Tout le monde part de la profession ; il n'y a plus que des visiteurs, des gens qui restent deux ans : des largués du chômage qui sont bien contents de reprendre un pied dans la réalité ; parce que pour sortir du chômage c'est très difficile, hein, on perd ses repères, on ne sait plus se lever le matin, et on est tellement habitué aux petits boulots ou à chercher comment faire pour ne pas payer le ticket de bus que quand on est au chômage, on est complètement largués ; et là c'est vrai que notre profession, elle a une utilité. " (EC, militant syndical).

" Alors ça n'est pas attractif, et en tout cas quand quelqu'un se lance dans cette profession, malheureusement il ne reste pas très, très longtemps. Donc j'ai eu peu dans ma carrière d'élèves moniteurs qui sont restés dans la profession : ils font ça quelques années et puis quand ils trouvent plus intéressants, ils s'en vont " (Exploitant, formateur de moniteurs, syndicaliste).

" …alors, les femmes, quand elles sont dégoûtées d'être maltraitées, elles vont plutôt dans le secteur de la santé, qui est un secteur très voisin en termes de conditions de travail, de conditions d'accessibilité à ce travail ; la formation, elle n'est pas si courte que chez nous, mais elle est quand même accessible…[…]… Alors il y a en a qui vont dans le secteur de la santé, il y en a qui vont dans le commercial, et il y en, les meilleurs par exemple, ils deviennent chauffeurs de bus, formateurs dans le transport. Ou chômeurs… " (EC, militant syndical).

A telle enseigne que certains interlocuteurs pointent aujourd'hui des difficultés à recruter des enseignants de la conduite [32] :

- " On a du mal à trouver des enseignants de la conduite? "

- *" A oui, énormément, énormément. Le problème, c'est le turn over, c'est que du coup les gens en ont marre. A 18 ans, 20 ans, 22 ans, on a payé sa formation, et bien on se fait un peu une année de travail au noir, ça permet de récupérer financièrement, c'est intéressant, ou on a un petit peu le RMI, un petit peu le chômage, un petit peu le travail au noir, on vit bien. Mais au bout d'un moment ça passe, quand même. Et comme on tourne en rond, on fait toujours les mêmes choses, au bout d'un moment ça devient lassant. C'est répétitif, mais on ne peut pas imaginer qu'un travail de formation soit aussi répétitif que ça. Donc répétitif, lassant, financièrement peu reconnu, avec des heures élevées "* (EC, ancien exploitant, responsable de formation).

- Rester dans la profession

Toutes les personnes interrogées au cours de cette étude, à quelque titre que ce soit, sont toutes au contraire bien enracinées dans la profession. Ce qui n'empêche pas la plupart d'entre elles de dénoncer tous les vices et les maux dont souffre leur secteur d'activité. Pour les professionnels – ou anciens professionnels - de l'apprentissage de la conduite, ceux qui nous concernent ici, même si tous dénoncent

---

[31] Les regards, souvent critiques, portés par les professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière sur les diplômes et la formation professionnelle en disent long aussi sur cette ambivalence identitaire. Voir les extraits d'entretiens rassemblés en annexe 5.

[32] Ici encore, les données statistiques manquent pour confirmer et comprendre ce sentiment de " pénurie " qui peut tout aussi bien s'asseoir sur des bases réelles, que s'expliquer en termes de déséquilibre

la rigueur des conditions d'exercice professionnel et les pratiques déviantes dans le secteur, ils se retrouvent tous sur deux points qui forgent une identité professionnelle commune. Le premier est un rapport plutôt conflictuel, parfois incantatoire et toujours critique avec le pouvoir régulateur de leur conditions de travail, l'Etat pour les exploitants, responsable de ce qui ne va pas, ou les patrons d'école de conduite pour les salariés ; et l'expression d'un engagement positif très fort dans la profession, ce qu'elle devrait être et la fonction sociale qu'elle doit remplir. Ces modes d'identification professionnelle peuvent être illustrés par un petit nombre de cas idéal typiques.

* Mr X, membre d'un syndicat de salariés de l'enseignement de la conduite, est sans doute l'interlocuteur qui dénonce le plus clairement le rôle dérégulateur de la profession par l'Etat - administration et pouvoir politique - . Par exemple : " *Je ne demande pas que l'Etat intervienne. Parce que, à chaque fois qu'il est intervenu, il a subi d'autres pressions et ça a été tout le contraire de ce qui le motivait à la base. Il n'a jamais répondu à la question. Par exemple, la politique de l'emploi a toujours pris le pas sur la politique de sécurité routière. C'est encore comme ça maintenant. Maintenant la politique de sécurité routière, elle se confine dans les amandes, et là ça va dans le sens de Bercy, de renflouer les caisses de l'Etat qui sont vides ; et donc ça c'est pas gênant, mais ils n'en sont pas à accepter l'idée qu'on travaille autrement qu'au noir. Parce que ça serait un élément pour faire monter les prix. Donc actuellement, l'Etat n'est pas du tout prêt à assainir le secteur. "* Mais la composante négative (au sens de construite par opposition à) de son identification professionnelle est renforcée par une critique en règle des pratiques patronales dans les écoles de conduite. Là, tout y passe, depuis le travail au noir, la dissimulation fiscale, la concurrence "malsaine" par les prix, jusqu'à la piètre qualité de la formation des conducteurs et, s'adressant à l'Etat autant qu'à la profession, l'insuffisance du diplôme professionnel. Pourtant, en examinant son parcours professionnel, en dépit des difficultés et des insatisfactions qu'il a rencontrées tout au long de sa carrière, il a "tenu" dans la profession, en passant même le BAFM. Après des études de sciences économiques, *"…j'ai été deux ans salarié, ensuite j'ai été exploitant pendant 25 mois ; j'ai réussi à vendre mon auto-école. J'ai fait deux ans de travaux publics pour me soigner… oui, dans les travaux publics, j'étais chauffeur dans les travaux publics, j'étais contremaître. Et après je suis redevenu moniteur salarié. Et ensuite, au bout de 10 ans d'expérience, j'ai passé le diplôme de formateur de moniteurs… ".* Ensuite, formateur de moniteur " *dans tous les coins de France "*, il a démissionné récemment, mettant son idéal d'enseignant et la vision élevée qu'il avait de sa fonction en cohérence avec ce qui lui était demandé de faire : " *Chaque année j'allais dans une ville différente, jusqu'à ce que je comprenne que je faisais un sale travail, qui ne servait à rien, et que je répondais à un logique de politique de l'emploi qui n'avait rien à voir avec ce pourquoi j'avais passé le diplôme. J'avais passé le diplôme pour communiquer un savoir professionnel, et je ne pouvais pas le faire dans ce travail là…[…]…Ils disent, tiens, ben à* [ville de l'ouest de la France] *il y a beaucoup de chômeurs ; beaucoup de drogués, beaucoup d'alcooliques, il faut s'en occuper ; si on leur demandait de devenir moniteurs d'auto-école ça les aiderait. Et on te met un groupe avec 2 toxicomanes, 3 alcooliques et 5 dépressifs. C'est ça. "*

---

géographique de l'offre (il y a un fort ancrage territorial des conditions d'implantation des auto-écoles) ou de désajustement qualitatif entre l'offre et la demande d'enseignants de la conduite.

* Mme C. est exploitante, avec son époux, d'une école de conduite dans une petite ville de milieu rural . Deux salariés, 4 voitures, 4 motos, 3 cyclos. Elle est, très jeune, socialisée dans le monde de l'auto-école puisque son père est exploitant durant 36 ans. Pour autant, elle débute sa carrière au secrétariat d'une concession automobile, la transmission de ce métier de père à fille étant sans doute éloignée des normes sociales de l'époque. C'est son époux qui, lui-même influencé par son propre frère, moniteur permis poids lourds à son compte, réinstalle l'auto-école familiale. Côté identité positive, le cas – non exceptionnel, car les petites affaire, lorsqu'elles sont saines, se transmettent ainsi – est caricatural. Son inscription actuelle à une licence professionnelle SR universitaire est un gage de plus de son engagement dans la profession. Mais, là encore, la construction se fait bien en opposition aux réglementations et au rôle joué par l'administration publique dans leur métier : mode d'allocation des places au permis de conduire, réglementation du BSR (5 heures de conduite jugées insuffisantes, etc.) *: " Vous savez que tout ce qui est décision dans : les répartitions d'examen, la création d'un BSR, on demande à tout le monde, sauf à des gens compétents. ".* Ce sentiment que la profession, légitime et compétente, n'est jamais consultée pour prendre des décisions liées à la réglementation est fort et fréquemment exprimé.

* Mr Y., à présent retraité et membre d'une organisation professionnelle a enseigné la conduite durant 30 ans. Ses propos sont empreints d'une véritable " passion " pour l'enseignement, la pédagogie de la conduite. Sa vie durant, il a tenté de mettre en application des méthodes initiées par quelques pionniers de l'enseignement de la conduite. Avant-gardiste du travail sur les trois dimensions classiques de l'apprentissage (" savoir, savoir-faire, savoir-être ") il dit avoir, avant la règle, mis en pratique l'AAC ou encore des méthodes de pédagogie adaptées aux jeunes publics en difficulté. Son implication l'amène à passer le BAFM *" quand il a été créé, c'est à dire en 1971, et puis à faire de la formation de moniteurs pour faire passer un petit peu ma propre expérience. ".* Mais l'enseignement de la conduite à des novices est toujours resté le plus important à ses yeux : *" Et c'est vrai que moi je n'ai jamais été aussi à l'aise, aussi heureux, que dans mon métier de base. Ce qui ne m'empêchait pas d'éprouver un certain plaisir à former des moniteurs, à faire passer le message, mais je revenais toujours à mes premières amours. C'est difficile à expliquer, c'était presque une drogue si vous voulez. Et puis on progresse et on s'en rend compte. Enfin, c'est aussi fonction des individus vraisemblablement ".* Ce qui ne l'empêche pas, comme la plupart, d'être très critique sur un certain nombre de tentatives de régulation de l'Etat tout à fait inopportunes à ses yeux :

- par exemple, le système d'attribution de places d'examen *" basé sur les résultats…[…]…les facteurs qui déterminent les résultats, c'est pour une part la qualification professionnelle, mais il y a beaucoup d'autres choses aussi : ça n'est pas la toise pour mesurer quelqu'un. ".* Et, à propos des publics en difficulté, *" …puisque ces gens là passent avec des taux de réussite beaucoup plus faibles. D'ailleurs ça s'est ressenti très vite dans les zones dites difficiles ".*

- autre exemple de mesure inadaptée et inacceptable à ses yeux par une profession responsable, *" c'est le contrôle des établissements d'enseignement par les inspecteurs ; alors on appelle ça le suivi pédagogique, mais peu importe…[…]…non, sur un plan généra,l les inspecteurs n'ont pas une formation particulière en ce qui concerne la façon de dispenser un enseignement, à moins d'être issu de la*

profession. Mais s'ils deviennent inspecteurs en étant originaires de la profession, non…j'avais un collègue qui avait l'habitude de dire " ceux-là, c'est ceux qui n'ont pas réussi en auto-école...non, ils sont mal placés pour enquêter sur la façon de dispenser les cours. "

- ou encore, les contenus de formation au Bepecaser (*" c'est un peu le système de la pensée unique : il n'y a pas d'innovation possible ")* ou la conception actuelle du BAFM (*" alors tout le monde peut faire de la formation au BAFM, même ceux qui n'ont pas le BAFM…[…]…en ce qui concerne le BAFM, on ne prend peut-être pas suffisamment en compte l'expérience professionnelle, qui a son importance dans ce métier, surtout à destination de quelqu'un qui se propose de former des moniteurs. Alors, le BAFM, c'est un petit peu aussi le fourre-tout parce que donc, au départ, ça permet de former les moniteurs, mais ça permet aussi de faire du permis à points, etc. "*).

* Mme E., enseignante de la conduite et responsable d'agence durant 10 ans, est actuellement en contentieux avec son employeur. Sa vision du monde des auto-écoles est beaucoup moins " politique " que les autres, mais se situe là même où se joue sa souffrance au travail, c'est à dire dans un rapport salarial qui l'amène à une disponibilité totale sur le secrétariat, la conduite, l'enseignement théorique, quelques 45 heures par semaine pour un salaire à peine supérieur au SMIC. Très critique donc, et manifestement en souffrance, par rapport au type de gestion et de management que peuvent endurer les salariés des écoles de conduite, son identification à la profession est totale : *" En plus, c'est un métier qui est formidable ; si vous aimez les jeunes, si vous aimez discuter, moi ça me plaît ".*

Ces quelques exemples sont caractéristiques de l'implication dans le métier et de la forte identité professionnelle qu'il nous a été donné de constater lors des entretiens. D'ailleurs, nombreux parmi nos interlocuteurs sont ceux qui expriment avoir pour moteur l'envie de progresser dans la profession, dans l'amélioration de leur pédagogie et de leurs connaissances. L'élargissement des compétences est aussi une des voies possibles pour rompre avec la monotonie du métier de base, pour diversifier son marché et pour accéder à quelque forme de reconnaissance sociale.

5.1.3 Fragilité des modes de gestion et valorisation des compétences

Dans son travail déjà cité A. Nicolas posait de manière lucide le dilemme devant lequel des enseignants de la conduite, conscients de leur rôle social et sûrs de leur professionnalisme, pouvaient se trouver : *"… un moniteur s'exprimait en ces termes : " on est pédagogue ou commerçant ? ". Cette interrogation reflète la difficile alliance entre le domaine de l'enseignement et le domaine de l'argent dans ce type d'activité "*[33]. Et, à observer les pratiques concrètes en effet, on peut être tenté de se demander si la double compétence souvent réclamée aux enseignants de la conduite pour fournir un service public de qualité est bien le mode le plus adéquat d'organisation de la production. Certains exploitants, en tout cas, paraissent souvent trop soucieux de l'équilibre économique de leurs structures, trop préoccupés d'obtenir un nombre de "places à l'examen" satisfaisant pour leur clientèle et un

[33] A. Nicolas, op.cit.

nombre d'heures de prestations propice à l'obtention d'un revenu décent, pour travailler sans cesse à l'amélioration de leur pédagogie, voire remettre à jour ou enrichir leurs connaissances[34].

Nous avons montré dans le rapport d'étape les difficultés de gestion économique auxquelles étaient confrontées une fraction importante des écoles de conduites : en concurrence forte sur un marché limité (c'est en gros l'effectif d'une classe d'âge de la population qui détermine le marché potentiel des prestations de base), toutes les stratégies d'affichage des prix (généralisation des tarifications forfaitaires, pratique de prix "cassé", etc.) et de réduction des coûts sont envisagées par les exploitants. L'affiliation à des associations réseaux permet de bénéficier de meilleurs tarifs par exemple pour l'achat des véhicules école ou pour assurer la flotte des exploitations. Cette affiliation permet aussi d'obtenir une aide à la gestion, à la mis en place de véritables politiques de gestion du personnel (grilles de compétences, grilles de carrière, etc.). Nous avons montré également combien les pratiques de dissimulation (de chiffre d'affaire ou fiscales) étaient dénoncées par certains professionnels, sans qu'il nous ait été possible d'en prendre une mesure objective. Parmi ces pratiques, le travail au noir est souvent avancé comme très répandue. Ceci a évidemment des conséquences importantes sur les conditions de travail des enseignants de la conduite (en termes de couverture sociale, retraite, etc.), sur leur professionnalité et sur les possibilités de se fixer durablement dans le secteur. Pour certains, le travail dissimulé serait même une norme professionnelle :

" C'est plus qu'une réalité…. Le travail au noir est plus qu'une réalité, c'est la norme en fait ; c'est la norme. Moi je forme au Bepecaser à l'admissibilité, donc je les côtoie, je le vois bien : le travail au noir, il est particulier, c'est à dire qu'on a rarement des gens qui sont au travail au noir à plein, on a souvent des gens qui sont déclarés 10 ou 12 heures par semaine et qui en font 50 ; ça c'est déjà le premier point, c'est vraiment ça l'archétype, parce que les exploitants imaginent avoir une couverture en cas d'accident, etc. On a aussi des gens qui l'utilisent comme deuxième métier et qui font vraiment des heures au noir. Oui, le travail familial aussi, mais je suis pas sûr que ça soit important. Moi je vois, la grande majorité de mes élèves, ils viennent me dire, moi la profession qu'on fait c'est un travail au noir. Ce qui est clair c'est que ceux qui travaillent en plus à plein temps, les heures supplémentaires sont payées au noir, voilà…[…]…Il y a donc trois formes de travail au noir : le travail au noir à 100% ; le travail au noir avec un petit mi-temps et un mi-temps déclaré ; et après, les heures supplémentaires. Après c'est vrai, c'est pas forcément un travail au noir, mais c'est vrai pour toutes les épouses… c'est pas que c'est un travail au noir, c'est qu'il n'y a pas de charges sociales, donc après il n'y a pas de couverture sociale "(EC, formateur de moniteurs)

Bref, ainsi balancé entre intérêt privé, intérêt général et laisser faire public, le système économique du secteur paraît, en certains de ses points, défaillant, opaque et incertain du point de vue de la valorisation des compétences. Sans remettre évidemment en cause l'association pédagogue commerçant, certains avancent des solutions aptes à garantir au moins la qualité de la prestation.

---

[34] On peut légitimement s'interroger d'ailleurs sur ce que deviendrait l'EN, et comment elle devrait s'y prendre pour remplir sa mission, si les enseignants étaient des professions libérales en concurrence objective pour les meilleurs élèves et les prestations les plus rentables.

* Pour certains, la concurrence par les prix serait un faux problème. Certains interlocuteurs citent des exemples d'écoles de conduite qui, en misant sur la qualité de la formation, l'excellence des méthodes pédagogiques et la rémunération correcte des moniteurs, ne rencontrent pas de problèmes de turn over et produisent une prestation de qualité. Pour d'autres (interlocutrice préfecture), les auto-écoles ne sont pas obligées de se livrer à une concurrence sévère par les prix : certaines pratiquent des " accords sur les tarifs " qui ont pour conséquence de reporter la concurrence sur la qualité de la formation des conducteurs et de créer une émulation entre les EC dans un sens positif. Dans la ville moyenne où nous avons observé une école de conduite, l'exploitante est dans le droit fil de cette ligne : " *Il y a 6 ou 7 auto-écoles. On est pratiquement au même tarif, allez, à 10 euros près. C'est pas la guerre comme sur Avignon, là par contre…Oui, on se parle ici, il n'y a pas de souci* ". La contrepartie de cet alignement est l'obligation d'assurer une présence " commerciale " permanente au bureau de l'école : " *Mais il faut faire des heures de présence, il faut être là tout le temps, tout le temps, tout le temps. Parce que l'élève qui veut venir chez [nous], il viendra chez [nous] : qu'on soit là à 14 heures, à 15 heures ou à 16 heures, il viendra chez nous. Mais l'élève à qui on n'a pas dit que là c'était bien ou que là c'était pas bien, etc., il va faire le tour des AE, il va choisir le prix le plus intéressant, quoi, sans vraiment connaître la prestation, quoi. Voilà. C'est pour cela qu'il faut être présent, qu'il faut faire des heures. Moi je fais 9 h à midi et 14 h à 19 heures, hein. Et le samedi de 10 heures à midi, je suis là aussi.* ".

* Une alternative économique – commerciale dirons-nous – est de vendre les compétences à leur prix : "*Enfin, moi je pars d'un autre principe avec ma structure dans le sens où je pars du principe que c'est en formant les gens, que les gens sont plus compétents, et que je peux me vendre plus cher, que je peux vendre mes actions plus cher. Moi souvent je leur dis : mais si ta personne est plus compétente, et bien tu pourras trouver d'autres marchés, des choses comme ça* " (EC, formateur).

* La troisième voie dégagée de nos entretiens est celle de la régulation externe, étatique de la profession " *Alors je crois déjà…. Il y a déjà un truc pour moi qui…. Moi je ne suis jamais parti du fait de dire " à quel prix est mon concurrent ? " pour savoir exactement… moi je suis parti de mes charges, des bénéfices que je voulais mettre dessus, et après je me suis dit : voilà le prix de revient. Alors après je, peux décider une fois de temps en temps de faire une campagne. Voilà, on fait des compensations. Comment faire? Et bien vous savez, quand au niveau de la société on demande un permis à 1 euro par jour, où la demande sociale n'est pas une formation mais la passation d'un permis de conduire… dans un permis de conduire, mettre le permis à son juste prix déjà, ça pose des problèmes…. Comment faire, à mon avis, il faut passer obligatoirement par… lorsque Bernard Charlot, c'est un sociologue, désigne ce que c'est qu'un professionnel, il nous dit qu'il nous faut à un moment donné un ordre régulateur, qu'il soit externe ou interne ; il nous dit qu'il le faut interne pour faire évoluer la profession, mais externe en termes de régulation ou de contrôle. Et à mon avis il faudrait donner une certification aux auto-écoles avec des contrôles inopinés, à mon avis ça passe par là. Je n'ai jamais compris pourquoi l'Etat n'envoie pas un ou deux agents du fisc là-dedans quoi, agent du fisc ou autre* " (EC, formateur).

La qualité de la prestation de formation ne dépend sans doute pas uniquement de la qualité des conditions de l'exercice professionnel. Mais elle y est sans aucun doute liée. L'instabilité professionnelle – turn over des salariés et mortalité des entreprises – est un obstacle à l'accumulation de l'expérience et de la pratique nécessaires à l'administration d'une formation d'excellence. Les préoccupations permanentes de gestion – de gestion " souterraine " en particulier -, de conditions de travail et l'incertitude du lendemain ne libèrent sans doute pas non plus le temps et l'énergie indispensables à l'investissement pédagogique. La régulation et la stabilisation des conditions économiques de fonctionnement des écoles de conduite est, en ce sens, un préalable nécessaire à l'amélioration de la qualité du métier de base des enseignants de la conduite. Au dire des professionnels, la certification et la mise en ordre des pratiques illicites se dégagent comme étant des leviers possibles de cette action. Compte tenu de la méfiance des professionnels de l'enseignement de la conduite vis à vis de la régulation étatique, largement confirmée par le terrain, sa mise en œuvre ne peut être envisagée qu'avec eux, c'est à dire en les associant davantage.

5.2 Quel élargissement du champ d'activité des écoles de conduites ?

Si un nouveau champ d'activités en sécurité routière se développe rapidement sous l'impulsion de la législation, avec l'intervention de nouveaux acteurs (les enseignants de l'EN, les associations de formateurs) ou d'institutions élargissant pour l'occasion leur domaine de compétence (municipalités, associations d'insertion), nous avons vu que les écoles de conduite n'étaient ni sollicitées pour y intervenir, ni promptes à s'y engager – surtout lorsque la prestation requise n'est pas placée sur leur marché mais implique plutôt une quête de financements publics.

La grande majorité reste cantonnée à son métier de base : la préparation aux permis de conduire (moto, auto, poids lourds, bateau), que ce soit sous sa forme classique ou sous la forme "conduite accompagnée " (AAC). Le BSR, un des nouveaux produits du continuum éducatif, ne constitue pour la plupart d'entre elles qu'un petit élargissement de leur domaine d'activité.

L'école et la sécurité routière

Pour certains enseignants de la conduite, cet élargissement est d'ailleurs problématique. Il est perçu par une partie de la profession à la fois comme une demi-mesure, peu efficace en termes de sécurité routière, et comme la marque d'une certaine forme de dépossession de leurs prérogatives. Cette exploitante d'école de conduite note par exemple que les candidats au BSR – auxquels elle doit fournir 5 heures d'apprentissage à la conduite en conditions réelles de circulation – sont censés avoir appris les règles de circulation ; or ils ne connaissent rien du code de la route *" Non, pas du tout. Pendant l'heure de pause, moi je les garde en code avec moi, c'est pas prévu dans la formation, hein, mais ils ne savent rien du tout peuchère, ils ne savent pas du tout. Quand on les met à la deuxième heure carrément sur la route, ils ne savent pas ce que c'est une priorité à droite, ils ne savent pas ce que c'est de s'arrêter au feu orange, tout ça ils ne le savent pas…[…]…Pas de code, très peu de conduite, et il n'y a même pas*

d'examen, alors que pour une motocyclette, il y a l'examen à la clé, 20 heures de pratique obligatoire, donc dispatchées en une partie circuit et une partie circulation… "

D'ailleurs, comme beaucoup de ses collègues, il lui est difficile d'admettre l'éviction des enseignants de la conduite de l'Education Nationale. Parlant du Bepecaser : *" Donc ce diplôme qu'est-ce que c'est? Alors ça nous donne, enfin ça nous donnerait la possibilité – c'est ce qui est prévu dans les textes – de faire de la formation d'auto-école. Mais si l'éducation nationale voulait de nous, nous aussi on aurait la possibilité d'enseigner la SR en tant que fonctionnaire dans l'éducation nationale… d'après les textes. Mais bon, apparemment, l'EN ne nous veulent toujours pas . Ils ne nous veulent toujours pas, je veux dire, c'est clair quoi…[…]…je ne vois pas d'ailleurs pourquoi c'est l'EN qui fait passer l'ASSR ; alors que l'ASSR, moi j'ai vu le questionnaire de l'ASSR 1er et 2ème niveau, ça n'a rien, hein, c'est de la culture générale, il y a très, très, très peu de questions du code de la route, hein ".*

Des propos que cet enseignant de la conduite, membre du syndicat SNECER-FEN-UNSA ne démentirait pas : *" De toutes façons on dit bien de ce métier " enseignant de la conduite ", c'est à dire que c'est un enseignement, donc on aimerait bien être un peu, pour ma part, avec les enseignants normaux de l'éducation nationale. C'est pour ça que l'on aurait toujours voulu mettre un pied dans l'éducation nationale. Enfin moi, du moins, hein, mon idée ça serait de mettre un pied. Pourquoi faire faire le code à des enseignants normaux, enfin des professeurs de gymnastique ou autres, alors que nous, nous avons une formation qui est faite pour ? Alors là, bon, notre syndicat ça a été son moteur initial de rentrer dans l'éducation nationale ; c'était la vocation du syndicat, enfin la première demande du syndicat ; et voilà ce qu'il s'est passé. Quand on a effectivement ouvert à l'EN les portes, mais pas aux enseignants, à l'auto-école, il y a eu des tentatives ; là ce sont les patrons d'auto-école qui sont venus, non pas en tant qu'enseignants, mais en tant que chercheurs de marchés ; et leur unique but, c'était d'inscrire les élèves qu'ils avaient en face d'eux, pour les prendre en cours après. Et ça, sans aucune préparation pédagogique, en ne connaissant pas les normes de l'EN ; et ils ont provoqué un rejet total de notre profession par l'EN. "*

Stages de permis à points et formations en entreprise.

Le travail d'animation de stages liés au rattrapage de points n'est pas dédié aux écoles de conduite en tant que telles. Les enseignants de la conduite titulaires du BAFM peuvent en revanche créer ou adhérer à une association ou à un organisme habilité. Pour certains exploitants, cette activité est considérée à la fois comme moyen d'acquérir un revenu complémentaire et de rompre la monotonie de l'apprentissage routier.

Le développement des plans de prévention en entreprise – et des chartes de sécurité routière, comme par exemple dans le secteur des transports – pourrait être une opportunité pour les écoles de conduite. Mais cette diversification d'activité, outre qu'elle nécessite un investissement souvent considérable en temps de prospection, n'est pas toujours rémunératrice : *" Honnêtement, je fais un stage*

permis à points, je gagne 2200 Frs net ; je fais une entreprise, je gagne 3 000 Frs brut par jour, et pour gagner ça, je vais faire travailler 3 ou 4 personnes et moi travailler tous les jours jusqu'au samedi inclus, de 8 heures à 21 heures ".

Le marché de la formation à la SR en entreprise est cependant relativement limité aujourd'hui pour les écoles de conduite. En milieu rural, par exemple, l'investissement en matériel et en démarches commerciales parfois nécessaires pour ce type d'intervention n'est pas toujours rentable : *" Mais les grosses entreprise, elles ne sont pas vraiment intéressées. Moi je discutais avec un collègue qui bosse à XX avec moi, qui fait du bénévolat à l'automobile club à XX, et puis un autre : ils ont des simulateurs de conduite, etc, ils font le permis à points, tout ça, donc ça, ça marche, mais tout le reste ça n'intéresse personne . Non, c'est pas un marché, je crois. Ou alors il ne faudrait faire que ça : il faudrait prendre sa valise, et puis allez à l'EDF, aller dans les grandes entreprises, chez les transporteurs, il ne faudrait faire que ça, alors. Il faudrait voir, mais à ma connaissance, ceux qui ont essayé se sont cassé les dents. Nous il y a quelques années, on avait acheté un simulateur de perte d'adhérence, vous savez, ce qu'on met sous les roues de la voiture, et on s'est dit " on va démarcher l'entreprise " : personne ne nous a répondu, toutes les grandes entreprises du coin, ça n'a intéressé personne ".*

Le marché du conseil en plan de prévention sécurité routière en entreprise (ou PPRR dans les administrations) est largement occupé par quelques grands organismes de formation en entreprise (type AFT/IFTIM) ou associations de formateurs. Pour de la sensibilisation, des associations interviennent souvent avec des bénévoles (Prévention MAIF, Automobiles clubs, etc.). Lorsqu'elles appartiennent à l'un des grands réseaux ou se trouvent dans des situations locales particulières, quelques auto-écoles parviennent à adjoindre cette activité à leur domaine. Mais elles ne sont pas nombreuses.

6 Propositions d'architecture des filières de formation aux métiers de la sécurité routière

Cette partie a pour objet de préciser les préconisations en matière de formation aux métiers de la sécurité routière formulées par l'équipe de recherche [35]. Elles s'articulent autour de trois scenarii principaux. Ils ont pour objet principal de construire un espace de mobilité dans un marché du travail renouvelé, élargi et ouvert à la diversité des métiers de la sécurité routière. Ils se différencient l'un de l'autre par leur caractère plus ou moins ouvert en termes d'acteurs impliqués dans la certification et la formation et donc par le type de régulation (plus ou moins complexe) qu'ils réclament.

Après avoir rappelé brièvement les principaux attendus formulés par les différents acteurs (6.1), nous présenterons une proposition de structuration des métiers de la sécurité routière selon leur niveau de qualification (6.2). C'est sur la base de cette architecture des qualifications que nous présenterons ensuite un projet d'architecture générale (théorique) d'une filière de formation (6.3), avant de la décliner en plusieurs scénarios concrets possibles (6.4).

6.1 Les principaux attendus d'une évolution de l'architecture de la filière de formation professionnelle

Les principales conclusions de notre étude convergent en de nombreux points avec celles de travaux récents consacrés à l'ingénierie de formation pour les enseignants de la conduite et de la sécurité routière (ECSR), et le groupe de travail présidé par C. Lieberman et H. Legendre (06/2005 : *" 30 propositions pour (…) améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite ")*. Pour résumer, on dira qu'un consensus se fait jour autour des orientations suivantes :

- Il faut "remonter le niveau de formation des enseignants de la conduite et de la Sécurité routière -ECSR", pour leur permettre de faire face à une diversification souhaitable de leur activité et notamment leur permettre de prendre place sur le marché en construction de l'Education à la SR d'un certain nombre de publics spécifiques, dont les enfants, mais aussi les salariés ou les retraités.

[35] Ces propositions tiennent compte de l'ensemble des réunions de travail qui se sont tenues autour de cette question, à l'occasion du Comité de pilotage lui même, mais aussi au cours de deux rencontres successives entre l'équipe de recherche et Mmes Rey et Grillon, ainsi que des entretiens que ces dernières ont pu avoir avec d'autres experts, et notamment la représentante de la CNCP (AM Charraud). L'équipe s'est appuyée en particulier sur l'expertise Cereq en la matière, à travers les contributions de Mmes Labruyère et Teissier, chargées de mission sur ces questions au sein de cet établissement.

- Il faut offrir à ces enseignants des perspectives d'évolution professionnelle, au sein du secteur des auto-écoles, mais également à l'extérieur de celui-ci, à travers une mobilité possible vers d'autres types d'activité (collectivités territoriales, assurances, centres de formation du transport, …)
- Il faut améliorer les relations entre le monde des enseignants de la conduite (et donc des auto-écoles) et celui de l'Education nationale, qui a en charge l'éducation à la SR des enfants, mais aussi celui des animateurs de la politique locale de Sécurité Routière ", chargé de la coordination départementale des actions en faveur de la prévention routière en général (PDASR, IDSR …)
- Il faut rapprocher le monde des enseignants de la conduite et de la SR et celui des inspecteurs du permis de conduire et de la Sécurité Routière (IPC), en favorisant l'acquisition d'une culture commune.

6.2 Une nouvelle architecture des métiers selon leur niveau de qualification

Comme on l'a vu dans ce rapport, le secteur se distingue par une grande diversité des types d'exercice professionnels de la population des ECSR en poste actuellement, selon la taille, la localisation et le dynamisme des entreprises auxquelles ils appartiennent. Dans le même temps, l'étude a montré que le développement du marché de l'éducation à la sécurité routière se faisait en s'appuyant très peu sur cette profession et ce secteur.

De cet ensemble d'éléments, il est apparu qu'on pouvait considérer que dès aujourd'hui, plusieurs niveaux et types de qualification étaient mis en œuvre dans ce secteur et qu'il fallait s'appuyer sur cette structuration des qualifications pour proposer une nouvelle architecture de la filière de formation.

Niveau IV	• ECSR débutant, qualifié pour intervenir auprès du public habituel (jeunes adultes disposant de ressources sociales et cognitives moyennes)
Niveau III	• ECSR très qualifiés, pouvant intervenir auprès de publics présentant des déficits cognitifs, sociaux-comportementaux, sensoriel pour l'apprentissage de la conduite et réaliser des missions diversifiées en matière d'Education à la sécurité routière
	• Gestionnaires d'établissements (auto-écoles)
	• Intervenants/ animateurs spécialisés en éducation à la sécurité routière en milieu scolaire, entreprises …
Niveau II	• Enseignants spécialisés dans la formation des ECSR
	• Conseillers en actions d'éducation à la sécurité routière ou en prévention routière

Parmi cet ensemble de qualifications, actuellement deux seulement font l'objet d'une certification : le niveau IV (ECSR débutant) et le niveau II (enseignant spécialisé dans la formation des

ESCR) mais ces certifications (BEPECASER et BAFM) réglementent l'accès à l'exercice professionnel correspondant. Seul le BPECASER est homologué.

6.3 Proposition d'architecture générale de la filière de formation

Pour prendre en compte la variété des compétences, il convient donc de diversifier les certifications, de manière qu'à chaque niveau/type de qualification corresponde une certification adaptée, comme cela existe dans la plupart des secteurs d'activité, sans modifier, a priori, la réglementation concernant l'exercice professionnel.

Cette diversification des certifications se traduit en particulier par la création d'une certification de niveau III, de type " technicien supérieur ", d'une part et de certifications de niveau II, universitaires, pour créer une filière du "conseil en Sécurité/prévention routière " d'autre part, à côté de la filière " enseignement " existante. Cette architecture est résumée dans le tableau suivant.

Elle pose la question du niveau d'entrée et celle des niveaux porteurs des filières.

Architecture globale de la filière

Diplôme de niveau IV	Obligatoire pour obtenir l'autorisation d'enseigner. En option, après le BEPECASER, les deux certificats de spécialité existants (Poids lourd et moto)
Diplôme de niveau III (TS)	Reconnaissant un niveau de qualification supérieur pour certains ECSR expérimentés Reconnaissant les compétences en gestion indispensables pour " se mettre à son compte "
Diplômes de niveau II	1- pour enseigner la pédagogie de l'apprentissage de la conduite aux futurs ECSR 2- pour développer des activités de conseil en prévention et sécurité routière

- Le niveau d'entrée

Même si le souhait d'une amélioration globale du niveau de formation des ECSR est assez largement partagé par les professionnels et les différents acteurs de la politique de sécurité routière, il nous semble prématuré de franchir une nouvelle étape dans le positionnement du diplôme d'entrée dans la profession. Longtemps homologué à niveau V, le BEPECASER n'a vu son niveau relevé au niveau IV qu'à l'occasion de son dernier passage devant la Commission Technique d'homologation, en 2001. Nous

proposons de maintenir ce positionnement. En effet, bien que le niveau de formation générale des candidats à cette formation progresse régulièrement, une part non négligeable (40 %) est constituée de candidats ne possédant que le BEPC (ou un diplôme professionnel de niveau V ou aucun diplôme). Dans ce contexte, et au vu des réactions à la proposition de relever le niveau d'entrée dans un délai rapproché, il semble actuellement souhaitable de ne pas priver cette population des perspectives d'emploi stable qu'offre le secteur en édictant des règles d'admissibilité à la formation plus exigeantes que celles qui existent aujourd'hui.

Sur un plan plus général, cette élévation du niveau initial et le refus qu'elle pourrait susciter ne doit pas fournir un prétexte pour conserver en l'état un dispositif de formation insatisfaisant.

Par ailleurs, la formation doit pouvoir se faire au moins partiellement en alternance sous statut de salarié. Le référentiel de certification doit identifier la (ou les) unités de certification qui doivent être acquises avant de pouvoir être en position d'accompagnateur dans le cadre d'une leçon pratique, en situation de travail, dans le cadre d'une formation en alternance.

Pour que l'application du statut d'apprenti soit possible, il faut non seulement que le BEPECASER soit inscrit au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP), mais également que la fiche descriptive prévoit cette modalité. Pour faire l'objet de contrat de professionnalisation, l'inscription au RNCP est également nécessaire, mais il est préférable, en plus, que l'accord de branche prévoit cette formation dans la liste des formations prioritaires pour le financement des Certifications Professionnelles (CP).

Il est utile de rappeler ici que la nouvelle loi sur la formation professionnelle distingue très clairement le contrat d'apprentissage du contrat de professionnalisation, en réservant le premier aux étudiants en formation initiale et le second aux chômeurs ayant déjà eu des expériences professionnelles, mêmes précaires. Pour obtenir l'autorisation administrative d'enseigner, une condition d'âge (20 ans minimum), une condition de 2 ans minimum d'expérience en tant que titulaire du permis de conduire " B " et que le permis ne soit plus soumis à la période probatoire sont exigés aujourd'hui au moment de l'entrée en formation. Cela implique que les candidats à la formation ne pourront pas exercer avant 20 ans, si toutes les conditions réglementaires sont réunies. La solution du contrat d'apprentissage semble peu adaptée à cette formation, qui pourrait en revanche assez facilement faire l'objet d'un contrat de professionnalisation, pour des jeunes chômeurs qui constituent déjà aujourd'hui la majorité des stagiaires qui suivent cette formation grâce à des financements ASSEDIC. Le développement de cette formule suppose néanmoins une plus grande implication des entreprises du secteur dans le financement de cette formation, via les organismes collecteurs[36], mais permet aussi une plus grande maîtrise de la gestion des flux d'entrée dans la profession .[37]

[36] les OPCA de branche ou territoriaux, pour le contrat de professionnalisation.

[37] Le nombre des formés correspond en principe aux besoins effectifs des entreprises qui signent un contrat de travail pour former un débutant.

Les actuels Certificats de spécialités (pour les formations au permis moto et au permis des catégories du groupe lourd) pourraient être maintenus en l'état (CCS), c'est à dire accessibles par les titulaires de BEPECASER à l'issue d'un module de formation spécialisée. En revanche, ces CCS, au moins celui portant sur la formation au permis des catégories du groupe lourd, devraient pouvoir être accessibles par la VAE pour les détenteurs du BEPECASER ayant exercé comme conducteurs routiers pendant trois ans minimum (ce qui correspond à une demande de l'UNIDEC). Cet accès par la VAE supposerait cependant que ce CCS soit inscrit, en tant que tel, au RNCP, ce qui suppose le dépôt d'une demande d'enregistrement par le ministère des Transports auprès de la CNCP, comme pour le diplôme de base du BEPECASER.

- Deux autres niveaux

Le rehaussement du niveau de formation des ECSR se fait par la mise en place d'une nouvelle certification de niveau III, ouverte aux ECSR expérimentés, attestant d'un niveau de qualification supérieure. L'obtention de cette certification de niveau III passe par la capitalisation d'unités de certifications délivrées soit à l'issue de modules de formation suivis dans le cadre de la formation continue (en utilisant notamment le Droit Individuel à la Formation (DIF), soit à l'issue d'un processus de validation d'acquis de l'expérience pour les ECSR très expérimentés. Parmi ces modules, certains devront concerner la gestion des entreprises.

Certains des modules constitutifs de ce nouveau diplôme pourraient être ouverts à d'autres types de professionnels que les ECSR, notamment des intervenants en Education à la sécurité routière souhaitant se professionnaliser.

L'accès à la formation de niveau II se fait sur la base de la possession du niveau III. Un dispositif de validation d'acquis pour l'entrée en formation (type décret 85) est cependant mis en place pour des candidats ayant une grande expérience comme ESCR mais n'ayant pas passé le nouveau diplôme. Par ailleurs un dispositif d'accès au diplôme lui même par la VAE (loi de 2003) est mis en place, même si certaines restrictions peuvent être imposées par le certificateur (validation partielle uniquement par exemple).

La possession d'un titre de niveau III doit faciliter également l'accès des ECSR à des formations universitaires de niveau II (type licences de sciences de l'Education ou licences pro).

6.4 Les différents types de scénarii possibles

Sur la base de ce schéma général, de nombreux scénarii différents sont imaginables, selon l'importance qui sera accordée aux différents attendus rappelé au point 6.1 (notamment le rapprochement souhaitable avec le monde de l'Education nationale) et la volonté plus ou moins forte des acteurs de faire évoluer (ou non) les appareils de formation existants.

Trois scénarii vont être examinés successivement.

- Le premier vise avant tout à répondre aux besoins du secteur entendu au sens strict (les écoles de conduite) et à préserver le rôle prépondérant du ministère des Transports (et du CSECAOP) dans la certification des professionnels de ce secteur, compte tenu des responsabilités particulières qu'il assume en matière de sécurité des apprentis conducteurs et plus largement des automobilistes.

- Le second prend en compte le souci de rapprochement des différents mondes et de décloisonnement des marchés. Il propose d'organiser la réflexion, pour la définition des certifications à créer, dans un cadre partenarial, avec d'autres ministères certificateurs, de manière à diversifier les parcours de formation et améliorer la mobilité des professionnels, y compris en dehors du secteur d'activité des écoles de conduite.

- On terminera par la présentation d'un scénario mixte, qui propose une posture différentiée selon le niveau de diplôme.

6.4.1 Un premier scénario dominé par la profession et son administration

Ce scénario se caractérise par le développement de la filière dans le cadre d'une ingénierie de certification sous la responsabilité exclusive du ministère des Transports et faisant appel à l'appareil de formation existant

- Un BEPECASER rénové, suivi d'un nouveau titre à niveau III

Dans ce scénario, le ministère des Transports procède à la rénovation du référentiel de certification pour tenir compte des besoins en compétences dans les différents domaines et notamment en matière de pédagogie et d'adaptation de la pédagogie à différents types de public, en ce qui concerne en particulier la préparation aux savoirs liés au Code de la Route et à la sécurité routière et l'apprentissage des comportements citoyens au volant.

A l'occasion de cette rénovation, le socle de compétences indispensables pour permettre la réalisation d'une leçon de conduite en situation réelle de travail est énoncé et l'unité de certification correspondante est autonomisée. L'acquisition de cette unité de base conditionne la possibilité pour un ECSR en formation d'accéder à un contrat de professionnalisation pour réaliser une partie de son cursus en alternance.

Ce travail en profondeur sur le référentiel de certification devrait s'accompagner d'une rénovation des contenus de formation de l'actuel BEPECASER, probablement dans le cadre d'une augmentation de la durée globale de formation (en centre d'abord puis en alternance en entreprise). L'appareil de formation mobilisé reste celui qui existe actuellement (la centaine de Centres de formation

au BEPECASER), mais il devra s'adapter aux nouvelles modalités pédagogiques (gestion de l'alternance) et aux relations avec de nouveaux financeurs (OPCA).

Sur la base du BEPECASER, les ECSR peuvent acquérir ensuite, par la formation continue ou la VAE, des modules de certification complémentaires, dont la capitalisation permet la délivrance d'un titre de niveau III. Celui-ci reconnaît leur capacité à diversifier leur activité par des interventions auprès de publics particuliers (personnes handicapées ou âgées, publics en difficulté d'insertion sociale) pour l'apprentissage de la conduite, et pour l'éducation à la sécurité routière (salariés itinérants, jeunes enfants, conducteurs de deux roues ..). Ce titre de " technicien supérieur ", fait l'objet, par le ministère des Transports, d'une demande d'enregistrement au RNCP, au niveau III.

La préparation du diplôme intermédiaire de niveau III est confiée aux actuels centres de formation au BEPECASER, ce qui suppose un renforcement de la qualité et de la diversité de leurs équipes pédagogiques, autour du noyau dur des titulaires de BAFM.

- Un BAFM rénové et inscrit au RNCP

Ce nouveau titre permet l'accès direct au cursus rénové conduisant au BAFM, dont l'enregistrement à niveau II est demandé. Le BAFM reste le diplôme de référence pour enseigner la pédagogie de l'apprentissage de la conduite et de la Sécurité Routière dans les centres de formation du BEPECASER. La formation préparatoire et la gestion du dispositif d'évaluation des candidats restent l'apanage des quelques Centres de formation existants, mais des efforts sont réalisés pour diversifier les profils des intervenants, en suggérant des rapprochements avec des UFR (universités) de proximité, dont les spécialités (par exemple en sciences de l'Education, mais aussi pharmacie pour la toxicologie ou en psychologie pour les comportements à risques etc…). peuvent compléter utilement les équipes existantes.

Les titulaires de ce nouveau titre de niveau III peuvent, au cas par cas, négocier une équivalence aux diplômes universitaires requis pour obtenir un accès direct à certaines formations universitaires de niveau II, comme des licences de Sciences de l'Education (option sécurité routière ou autres). Ces licences pourraient déboucher sur des activités de conseil en prévention routière ou une orientation vers d'autres métiers de la formation [38].

6.4.2 Un scénario partenarial

Ce scénario se caractérise par la transformation de l'ingénierie de certification dans le cadre d'une coopération avec d'autres ministères certificateurs (Education, Travail, Enseignement supérieur, etc.).

[38] Compte tenu de l'autonomie dont jouissent les universités, il semble peu probable que le ministère des Transports, propriétaire du titre, puisse négocier le principe d'une reconnaissance systématique de celui-ci pour entrer en second cycle universitaire.

C'est le scénario qui semble répondre le mieux au besoin de décloisonnement des différents mondes intervenant dans la mise en œuvre des politiques de sécurité routière, tout en renforçant la visibilité et la valeur sociale des diplômes professionnels délivrés, et donc la construction de passerelles entre divers univers de certification. Il suppose cependant des coûts de régulation interministérielle non négligeables et l'acceptation, par les professionnels et les spécialistes du ministère des Transports, de l'intervention de nouveaux acteurs connaissant mal, au départ, la culture du milieu professionnel. Il suppose également d'introduire un certain nombre de modification notables au niveau des appareils de formation.

Si pour le haut de la filière (niveau II), le partenariat à construire se situe nécessairement au niveau de la Direction de l'Enseignement supérieur (DES), pour les deux premiers éléments de la filière (niveaux IV et III) en revanche deux pistes peuvent être explorées : l'une en direction de l'enseignement professionnel Direction Enseignement Scolaire (DESCO) à l'Education nationale, l'autre en direction de la Délégation Générale Emploi Formation Professionnelle (DGEFP), au ministère du Travail.

Ces deux pistes forment, en quelque sorte, les deux variantes de ce deuxième scénario.

- Construire le niveau IV et III avec l'Education nationale

Dans ce scénario, le décloisonnement consiste à travailler avec le ministère de l'Education nationale, en choisissant la CPC la plus pertinente pour arrimer ce diplôme à un ensemble cohérent de diplômes. Si l'on tient compte de la représentation des partenaires sociaux de la branche "services automobiles, commerce, réparation …" au sein de la CPC métallurgie (sous commission automobile) c'est dans le cadre de cette CPC que devrait être engagée une étude d'opportunité. Mais si l'on considère que les ECSR sont des "professionnels de la route", c'est plutôt au sein de la CPC Transport que la réflexion devrait s'engager, ce qui devrait permettre d'établir des liens entre cette profession et le monde des enseignants qui forme l'ensemble des professionnels de la route (chauffeurs de bus, d'ambulance, de poids lourds, chauffeurs-livreurs etc.) au sein des établissements d'enseignement professionnel spécialisés dans ces filières. On peut penser en effet que les questions de sécurité routière et d'éducation à la sécurité sont des problématiques aussi prégnantes chez ces enseignants que chez les ECSR.

La coopération avec l'Education nationale suppose aussi le choix d'un format de diplôme : à niveau IV, deux possibilités coexistent : le Bac pro, plutôt orienté vers la formation initiale et le Brevet professionnel (BP), plutôt orienté vers la formation continue (voire, l'apprentissage dans certains secteurs). Mais l'accès aux formations préparatoires à ces types de diplômes est généralement conditionné par la possession d'un diplôme de niveau V de la même familles (CAP ou BEP) : ce schéma ne pouvant fonctionner dans le cas des ECSR, des adaptations seraient sans doute nécessaires pour faire entrer l'ancien BEPECASER dans ce type de format.

Outre l'avantage que représente pour ses titulaires le fait de se prévaloir d'un type de diplôme bien repéré à l'extérieur du strict champ professionnel, l'intégration au sein de l'univers de certification

de l'Education nationale pourrait permettre de remettre à plat les procédures d'évaluation des candidats et de délivrance des diplômes et d'adopter des standards reconnus en la matière. Ceci se traduirait inévitablement par une dissociation entre la fonction de formation et celle de certification, qui reviendrait à des jurys académiques, au sein desquels le ministère des Transport devrait jouer un rôle important, quelque soit le type d'organisme assurant la formation. Et de ce point de vue, on devrait s'attendre plutôt à un élargissement de l'offre de formation, dans un contexte de concurrence vive entre les actuels centres de formation et les GRETA rattachés à des lycées professionnels de la filière transport, habitués au public des adultes en reconversion.

Pour le diplôme de niveau III, le choix du diplôme permettant de s'arrimer à l'architecture Education nationale est quasiment inexistant : la vocation très spécialisée du BTS, généralement adossé à une cible précise en terme d'emploi, en fait le support le mieux adapté au type de diplôme envisagé. En revanche, la conception de ce dernier comme un support exclusif pour la formation continue, dans une démarche d'acquisition progressive d'unités capitalisables, pourrait se révéler un peu difficile à faire adopter[39].

On peut faire l'hypothèse selon laquelle la bonne réputation dont jouissent les BTS au sein du monde de l'Education nationale devrait constituer un atout pour leurs titulaires en ce qui concerne l'accès au marché de l'éducation à la sécurité routière, dans le cadre des politiques de sensibilisation à la sécurité routière et de préparation des ASSR. De la même manière, la bonne réputation de ce diplôme au sein du monde de l'entreprise pourrait constituer un atout pour pénétrer le marché en émergence de la sécurité routière en entreprise.

- Construire les niveaux IV et III avec le ministère du Travail

L'autre branche de l'alternative possible pour intégrer la filière sécurité routière au sein d'une offre de certification plus large, disposant d'une bonne reconnaissance dans les milieux professionnels, est de la construire avec le ministère du Travail. Celui-ci est en effet chargé de l'offre de certification pour les adultes en reconversion (le Travail). Or, comme on l'a vu, l'accès à cette filière est surtout le fait de jeunes adultes au chômage et à la recherche d'une reconversion sécurisante en termes de perspectives d'emploi. Ce ministère propose déjà des certifications de niveau IV et III dans deux filières, "métiers de la route" (4eme CPC - Transport/logistique) et "Formation d'adultes" (7eme CPC - Autres services aux entreprises) qui présentent chacune des points de contact intéressants avec la filière ECSR.

Le rapprochement avec la seconde pourrait constituer une opportunité pour ancrer plus clairement la filière ECSR du côté des métiers de la formation et ouvrir des possibilités d'évolution des ECSR du côté de la formation professionnelle aux métiers de la route. Sur ce segment de marché, l'AFPA

[39] Nous n'avons pas connaissance d'exemples de BTS non ouverts à la formation initiale, alors qu'existent quelques CAP, BEP ou même un bac pro exclusivement préparés en formation continue ou en VAE.

est en effet assez présente, à travers un certain nombre de centres spécialisés mobilisant un nombre significatif de formateurs. L'existence de ce réseau pourrait, comme dans le cas des GRETA, permettre d'étoffer l'offre de formation sur le terrain, mais il constitue aussi un risque de concurrence pour le réseau actuel des Centres de formation au BEPECASER.

Par ailleurs l'ingénierie de certification du ministère du Travail, qui découpe ses titres en unités de certifications clairement adossées à des pôles d'activité bien identifiés, se prêterait parfaitement à un mode d'acquisition progressif par capitalisation, comme cela est proposé pour le nouveau diplôme de niveau III, et largement pratiqué à l'AFPA, notamment dans le cadre du dispositif de VAE..

- Au niveau II, un diplôme professionnel co-organisé avec l'enseignement supérieur, complété par une palette de licences professionnelles.

Dans ce scénario, la filière promotionnelle est assurée à travers deux types de diplômes universitaires :

- Un diplôme du second degré de l'Enseignement supérieur (bac+ 3), co-géré par le ministère des transports et la DES, sur la base d'un référentiel national, et ouvrant droit à l'exercice de l'enseignement dans les centres de formation pour les diplômes de niveau IV (voire de niveau III) de la filière. Sur le modèle du diplôme national des "guides interprètes nationaux" (DNGIN), ce diplôme pourrait être placé sous le pilotage d'une commission nationale composée de représentants des professionnels. Une liste limitative d'universités pouvant préparer ce diplôme serait régulièrement arrêtée après consultation de cette commission, chacune des UFR candidates devant passer convention avec l'un des Centres actuels de préparation au BAFM, pour constituer son équipe pédagogique.

Tournée essentiellement vers les activités de formation de formateurs, cette certification serait particulièrement bien adaptée pour positionner ses titulaires sur des actions de formation au sein du monde éducatif pour former des enseignants référents " sécurité routière ", au sein de chaque établissement scolaire (primaire et secondaire). Mais aussi pourquoi pas pour contribuer à la formation des futurs enseignants des filières "métiers de la route " dans les IUFM. Elle pourrait aussi, comme le BAFM actuel, permettre à ses titulaires d'animer les stages de récupération de points du PC .

L'accès à cette formation serait réservée aux titulaires du diplôme d' ECSR ayant validé (par formation ou VAE), le diplôme de niveau III de la filière. Les volumes de diplômés seraient ajustés aux besoins via la gestion de la liste des sites universitaires autorisés à ouvrir une promotion.

- Des licences professionnelles tournées vers les activités de conseil (auprès des collectivités locales ou des grandes entreprises) en matière de politiques de sécurité routière et d'actions d'éducation à la sécurité routière. Construites localement sur la base de projets soutenus par les acteurs de la sécurité routière, puis habilitées par les instances nationales ad hoc, ces licences pro sont par définition ouvertes à

différents types d'étudiants, issus de différents types de cursus. L'accent devrait être mis sur l'accueil d'étudiants au titre de la formation continue, même si on ne peut exclure complètement qu'elle constitue une poursuite d'étude possible pour des étudiants de formation initiale.

Comme dans toutes les autres licences pro, une liste des diplômes de premier cycle permettant d'être admissible devra être établie. Les représentants locaux des ministères concernés devront avoir le souci d'y faire figurer le diplôme de niveau III de la filière sécurité routière.

Ces deux diplômes de niveau II de l'enseignement supérieur devraient permettre ultérieurement à leurs titulaires de poursuivre vers quelques Masters spécialisés, permettant d'accéder à des fonctions de consulting et d'ingénierie de politiques de sécurité routière.

6.4.3 Le scénario 3 : un partenariat modulé selon les niveaux

Dans ce scénario, le ministère des Transports garde la main sur les niveaux IV et III et collabore avec l'Education Nationale (DES) pour le niveau II.

Si l'on dissocie les différents objectifs (ou attendus) évoqués au point 1, et que l'on accorde la priorité à la nécessité d'offrir des perspectives de mobilité externe (c'est à dire d'une mobilité qui fait changer de secteur d'activité, qui permet de sortir des écoles de conduite), c'est sur la construction de passerelles avec les cursus universitaires qu'il faut agir.

Cette construction supposera d'engager des discussions avec le Ministère de l'Enseignement supérieur pour trouver les moyens d'intégrer le diplôme de formateur de formateur au sein de l'université et de favoriser au maximum l'accès direct à d'autres formations permettant de valider un niveau bac+3. Cette option, développée ci dessus, est tout à fait envisageable même si les partenaires choisissaient d'opter pour le scénario 1 (autonomie du ministère des Transports) en ce qui concerne les diplômes de niveaux IV et III.

Comme on l'a indiqué plus haut, il revient en effet à chaque équipe responsable d'un nouveau cursus de définir les conditions d'accès à celui-ci. Les "négociations" que cela suppose ne sont sans doute guère différentes si le diplôme de niveau III est un diplôme de type BTS, un titre de niveau III du ministère du Travail ou un titre de même niveau du ministère des Transports. Au regard des exigences de l'Université, ils souffrent tous de n'être pas un diplôme classique de premier cycle universitaire, attestant de connaissances académiques, dans une discipline de l'Université.

Quant à la perspective de co-construction d'un diplôme *ad hoc*, de formateurs (ex BAFM), co-géré par le ministère des Transports et la DES, l'ancrage "professionnel" de la formation de niveau III à

partir de laquelle se fait l'accès à ce diplôme peut justifier que l'on ne se cale pas sur les formats standards de diplômes (licences ou licences pro) et que l'on crée, nationalement, un type de certification *ad hoc*, comme dans le cas du Diplôme National de Guide Interprète National (NDNGIN).

6.5 La question des certificats de qualification professionnelle (CQP).

Les certifications paritaires, créées et gérées par les branches professionnelles, ont vocation à reconnaître une qualification correspondant à une modalité d'exercice particulière, d'un métier à couverture plus large. En ce sens elles peuvent être conçues comme des unités "post-diplôme", permettant de se spécialiser dans une technique ou un domaine particulier d'exercice. Mais elles peuvent aussi être construites comme des unités "infra diplôme", permettant d'accéder progressivement au diplôme supérieur, dans le cadre d'accords d'équivalences partielles passés entre les deux parties: la branche et le(s) ministère(s) certificateur(s).

La liste des CQP de la branche "services automobiles , commerce, réparation .." illustre le niveau de "spécialité" visé par les CQP. Ainsi, pour les métiers de la vente, on trouve : "attaché commercial automobile" ; "conseiller ventes sociétés" ; "conseiller vente véhicules industriels" ; "conseiller technique et commercial cycles" ; "vendeur en pièces de rechange et accessoires". Pour les métiers de la mécanique, on trouve : "contrôleur technique" ; "démonteur automobile" ; "opérateur service rapide" ; "opérateur spécialiste service rapide", "mécanicien de maintenance automobile" ; "mécanicien automobile spécialiste" ; "réparateur spécialiste motocycle" ; "technicien électricien électronicien auto". Pour les métiers de la carrosserie : "carrossier - peintre".

Actuellement tous les CQP de la branche correspondent aux activités relevant des garages et des concessionnaires, qui couvrent l'essentiel des salariés de la branche. Le secteur des écoles de conduite représente seulement 6 % des salariés[40]. La négociation de CQP spécifiques aux professionnels de l'Enseignement de la Conduite supposerait une très forte mobilisation du CNPA au sein de la CPNEF.

La branche de la formation professionnelle Fédération de la Formation Professionnelle (FFP) a, pour sa part, mis en place un système plus souple de certificats de compétences : la certification professionnelle FFP, qui vise *"à valider, à l'issue d'une formation, la maîtrise par le stagiaire d'un métier, d'une fonction ou d'une activité spécifique"*. Le système est mis en œuvre par des Organismes de Formation adhérents à la FFP et spécifiquement habilités[41].

---

[40] En 2004, le secteur des services de l'automobile affichait un effectif de 425 000 salariés, (source PBS CEREQ) , alors que les AE employaient, en 2003, 25 000 personnes (tous statuts confondus). Cf. Rapport.

[41] Il existe au moins un CQP dans la branche "formation professionnelle" en matière d'ingénierie de la formation. Dans d'autres secteurs l'ordre de grandeur est de 50 heures de formation.

Il n'appartient pas au ministère de proposer de construire un système paritaire de certifications. La capacité d'initiative en ce domaine revient exclusivement aux partenaires sociaux des branches concernées. Si ces derniers s'engageaient dans cette démarche, il reviendrait en revanche au ministère des Transports (ou aux autres ministères certificateurs si le paysage des certifications changeait) de discuter avec les partenaires sociaux des éventuelles équivalences ou passerelles à établir entre ces deux types d'offre.

7 Conclusion générale en forme de résumé et de perspectives

La recherche répondait à une demande de la DSCR, qui souhaite améliorer l'actuel système de formation en appuyant d'éventuels changements à venir sur un diagnostic précis de l'état des métiers de la sécurité routière.

Au total, il s'avère que les évolutions de carrière sont limitées pour les enseignants de la conduite et que le secteur est peu attractif. De plus, le marché du travail des enseignants de la conduite souffre d'une opacité d'autant plus préjudiciable que la mobilité professionnelle est réduite.

Parallèlement à la modernisation du système de formation en vigueur pour le *noyau dur* composé des enseignants de la conduite et de la sécurité routière souhaitée par les pouvoirs publics, des formations universitaires se sont montées récemment. Cependant, les débouchés et les fonctions auxquelles conduisent ces formations sont encore mal connus.

Compte tenu de ces considérations, l'étude a mis en évidence trois dimensions de la question de la redéfinition des métiers de la sécurité routière et des formations ou habilitations qui en rendent l'exercice légitime.

7.1 La construction sociale du risque SR

Si on oriente le paradigme de la formation depuis la conduite automobile vers la sécurité routière, on ne peut pas faire l'économie de l'analyse de la place du risque " sécurité routière " dans la société. Or le risque est une construction sociale. Cela signifie que, à côté des faits objectifs qui justifient qu'une société ou une économie se mobilise pour le prévenir ou le " gérer ", se mettent en place des jeux d'acteurs et des rapports de force qui tendent à construire un risque donné et à l'ériger en objet de politique publique. Il en va de la sécurité routière comme de la santé, du risque écologique, etc.

Encore faut-il identifier ce que signifie cette construction. En terme de formation, cela signifie que les risques liés à la sécurité routière ne seraient sans doute pas si médiatisés, politisés, etc.. s'ils ne reflétaient pas des comportements sociaux dont ils sont les révélateurs, les catalyseurs, les caisses de résonance mais qui ne peuvent pas être abordés ou *a fortiori* résolus sous le seul angle de la sécurité routière. Il en est ainsi de l'alcoolisme, de la toxicomanie, de la délinquance ou de l'incivisme, etc.

Dés lors, la formation doit faire apparaître ces différentes dimensions. Dans cette perspective, il est nécessaire mais non suffisant que les citoyens connaissent le code de la route si on ne rattache pas les comportements à des valeurs plus élevées (e.g. le " vivre en société ").

Symétriquement, l'apprentissage à la conduite peut être un vecteur de l'apprentissage civique (apprendre à lire à travers le code, etc.). En l'état actuel, le passage de l'examen permis B, et l'apprentissage associé, apparaît en "discontinuité" avec le continuum éducatif. En effet, il sanctionne des compétences techniques liées à la maîtrise du véhicule et de la circulation. Dés lors, il contraint les enseignants à ce cadre d'apprentissage. Si la formation des enseignants doit faire apparaître les dimensions civiques attachés au risque, encore faut il qu'ils trouvent matière à en prodiguer, à leur tour, les rudiments lors de la formation à la conduite.

7.2 Interrogation sur la légitimité des acteurs

Dans nombre de nos contacts avec les protagonistes du secteur, il apparaît que les logiques, les contraintes ou les opportunités réglementaires structurent largement l'ensemble des activités et des stratégies. Au-delà de la réalité de cette prégnance, ce constat pose la question du permis " bien public " et donc ayant vocation à être fortement régulé versus "bien privé" et ayant vocation à être objet d'échanges sur un marché.

Cela pose la question de la légitimité des acteurs de la formation.

Le ministère des Transports a soutenu la mise en place de formations au sein des Universités prenant en compte la dimension sécurité routière au sein de licence et DESS. Ces formations n'ont pas fait l'objet de réflexion globale et n'ont pas été inscrites dans une conception de filière. Deux tentatives de rénovation du diplôme BAFM en lien avec le CNAM pour l'une, l'Education Nationale pour l'autre, n'ont pas abouti.

Il faut prendre en compte pleinement le caractère spécifique du secteur et l'enjeu social, économique et en terme d'efficacité de la formation que représente le maintien du rôle central de la profession et de ses organisations.

De plus, en parallèle et parfois se substituant au rôle de l'Etat, se développent de nombreuses actions ponctuelles ciblées qui se nourrissent d'initiatives locales. Elles viennent alimenter le cadre donné par le législateur (PDASR, REAGIR, Comprendre pour agir, etc…) et sont parfois mandatées par la DSCR sans pour autant se diffuser largement.

Bien que ces actions n'aient pas de portée générale, il faudra veiller à ce qu'elles puissent voir le jour et pourquoi pas se pérenniser à l'ombre d'un secteur dont l'image aura été rénovée et aura ainsi moins à craindre d'un foisonnement non maîtrisé.

Pour ces raisons, l'orientation vers la promotion de l'université comme protagoniste –et surtout comme pivot- doit être étudié de près ; sans doute pourrait-elle jouer plus un rôle de référent que de pilote dans le processus de formation aux métiers de la Sécurité Routière. Cette réflexion est à lier au point suivant.

7.3 L'idéal du " continuum éducatif "

Pour la plupart de nos interlocuteurs le continuum éducatif n'est pas une réalité mais constitue un idéal à atteindre. Notre recherche montre que le bricolage des acteurs livrés à leur propre volontarisme

non seulement confère à ce continuum un caractère d'idéal mais, dans certains cas, met en danger sa réalisation. En effet, l'éclatement des lieux, des temporalités et des méthodes d'interventions ne permet pas au jeune citoyen, au travailleur, etc. de se faire une idée toujours claire du parcours qu'il pourra emprunter pour se former, pour améliorer sa conduite, vérifier qu'il est apte, récupérer des points perdus et, surtout, compléter sa formation à la conduite par une formation active à la sécurité routière.

Il semble donc que l'on puisse affirmer que si le continuum éducatif est, en soi une bonne chose, encore faut il que certaines conditions soient remplies non seulement pour qu'il soit effectif mais aussi respecte les équilibres économiques. Ainsi, certaines interventions se faisant sur le mode du bénévolat et/ou dans un cadre associatif doivent sans doute être conservées de façon à laisser une place aux initiatives venant du terrain. Mais celles-ci doivent aussi pouvoir se déployer dans un contexte où dominent les interventions professionnelles, organisées et, d'une certaine façon, certifiées.

7.4 Formations modulaires / formation intégrée

Compte tenu de l'état de la profession et de la multiplicité des intervenants, la réflexion sur les scenarii de formation est une occasion privilégiée de penser à la fois les métiers de la sécurité routière en terme d'homogénéité / harmonisation d'un côté, de différenciation / spécialisation de l'autre.

Si la question du niveau d'entrée reste ouverte, il semble qu'un socle de base commun pour tous les métiers soit un facteur d'homogénéisation des interventions, tant en terme de méthodes que d'objectifs, de langage, etc.. Mais, la multiplicité des domaines d'interventions et des publics nécessite, au delà de ces savoirs homogènes, l'apprentissage de savoirs et savoir faire spécifiques.

Bref, faut-il encourager des formations modulaires pour tous les intervenants afin d'homogénéiser les interventions autour de la SR ? Faut-il créer, comme nous le suggérions dans le rapport d'étape, un marché du travail homogène notamment en terme d'évolution professionnelle ?. Si des passerelles entre les différents métiers sont nécessaires, l'obtention, au delà du diplôme professionnel de base, de diplômes professionnels certifiés " Sécurité Routière " pourrait être une de clés d'ouverture du champ professionnel. C'est dans cet esprit que des scenarii ont été proposés qui redéfinissent, plus ou moins profondément, l'architecture des filières de formation actuelles.

Par ailleurs, en parallèle avec la création d'un marché du travail plus ouvert et ménageant des possibilités d'ascension sociale, la question se pose aussi de la manière de faire jouer au continuum éducatif un rôle actif dans la préservation, voire l'extension, du marché des produits et des clientèles potentielles (écoles, formation professionnelle, politique de sécurité, etc..). C'est pourquoi, il est proposé que des " modules " soient labellisés sur le modèle des "Certifications Qualifications Professionnelles " (C.Q.P.) par la branche professionnelle et, sous certaines conditions, reconnus par l'éducation nationale (VAE, etc..).

Par ailleurs, on pourrait faire en sorte que les cursus de formation rendent obligatoire la détention du Bepecaser pour devenir Inspecteur, voire une expérience de l'enseignement de la conduite. Ceci aurait deux avantages. D'une part, cela réduirait le clivage / opposition entre les deux groupes professionnels. D'autre part, un tel passage obligé construirait une de ces ouvertures dont le marché du travail des moniteurs a besoin.

Enfin, toujours dans cette conception, on pourrait imaginer un ensemble de modules plus ou moins spécialisés ouverts aux détenteurs du Bepecaser, sanctionnés par une certification professionnelle. Certains de ces modules pourraient aussi être accessibles à d'autres intervenants potentiels (tels les enseignants du second degré) et devenir obligatoires pour préparer les élèves à l'ASSR.

Ainsi, à la diversité des besoins et des intervenants correspondrait une diversité de diplômes ou de certificats à différents niveaux et moments des carrières. Certes, cette configuration pourrait favoriser un usage " stratégique " de passerelles trop nombreuses et pourrait complexifier artificiellement le paysage.

Pour limiter ce danger il faudra veiller à offrir, quel que soit le scénario retenu, une image des cursus qui soit claire et en lien avec les métiers.

Annexe 1 - Entretiens réalisés

Institutions/organisation	Titre/fonction
INSERR	ancien directeur
DDE	adjoint formation du conducteur
Préfecture	service des autorisations d'enseigner
PDASR	responsable départemental
Conseil régional	direction de la formation professionnelle
Conseil général	chef de bureau circulation routière
Municipalité	adjoint au maire
Académie	principal adjoint correspondant SR
DAFCO	conseiller en formation continue
UNIDEC	responsable
FNEC	responsable
SNECER-UNSA	(ex)secrétaire général
CNSR/ECF	directeur CFM/coordinateur pédagogique Bepecaser
ANPER	directeur CFM BAFM
ECF	PDG
Association de formation	président
FJTFJT	président
FJT	animateur
FJT	animateur
La Route des Jeunes	bénévole
Préfecture	adjoint coordinatrice départementale SR
Préfecture	coordinatrice départementale SR
SMACL	responsable du service prévention
AFTIFTIM	directeur du développement et des relations extérieures
CNFPT	responsable des stages SR
AFPA	responsable des formations transports routiers
Ecole de conduite	exploitant
Ecole de conduite	exploitante
Ecole de conduite	salariée
Prévention MAIF	Bénévole
Université	responsable licence pro et DU SR
Lycée professionnel	Chef de travaux, filière métiers de la route
Lycée professionnel	Directeur adjoint

Annexe 2 – Mise en œuvre d'une attestation de première éducation à la route dans les écoles maternelles et élémentaires

C. n° 2002-229 du 25-10-2002 NOR : MENE0202499C RLR : 553-1MEN - DESCO A1 - DPATE

Texte adressé aux rectrices et recteurs d'académie ; aux inspectrices et inspecteurs d'académie, directrices et directeurs des services départementaux de l'éducation nationale ; aux inspectrices et inspecteurs chargés des circonscriptions du premier degré ; aux directrices et directeurs d'école

o En 2001, 120 000 accidents corporels ont tué près de 8 000 personnes sur les routes de France. La population jeune est particulièrement touchée par l'insécurité routière. Ainsi, chaque année, les accidents de la circulation sont la cause de près du quart des décès chez les 5-14 ans et de près d'un décès sur deux chez les 15-19 ans. Dès l'âge de 10 ans, les accidents de la route sont la première cause de mortalité des enfants. Parmi les tués de cet âge, la moitié le sont en tant que passagers de véhicule, un quart en tant que piétons, un quart en tant qu'usagers de deux roues.

Renforcer l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire

Le nombre des enfants tués chaque année fait apparaître un pic sensible à l'âge de 3 ans, de 7 ans et de 11 ans, ce qui correspond à trois périodes du développement au cours desquelles les enfants acquièrent une nouvelle forme d'autonomie mais aussi se montrent réceptifs à l'apprentissage de comportements adaptés.

Avant 5 ans, le risque en tant que piéton reste faible. En revanche, il est très élevé en tant que passager d'automobile. Former très tôt les enfants aux risques routiers permet aussi d'attirer l'attention des parents sur ces questions. Découvrir dès le plus jeune âge que la route n'est pas "à prendre" mais à partager, c'est acquérir des comportements qui permettent de se protéger des dangers de la circulation et de prendre en compte les autres usagers de la route. Le principe d'une éducation précoce, continue et générale, a été adopté dans l'ensemble des pays européens.

Dans ce contexte, le Comité interministériel à la sécurité routière du 25 octobre 2000, tenu sous la présidence du Premier ministre, a décidé la mise en place d'un continuum éducatif. Pour compléter le dispositif des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), passées en classe de cinquième et en classe de troisième, il est créé une attestation de première éducation à la route (APER) délivrée à l'issue de la scolarité primaire. L'APER validera l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et la connaissance de leur justification.

La mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière

L'article L. 312-13 du code de l'éducation énonce l'obligation de l'éducation routière dans les programmes d'enseignement. Le décret interministériel n° 93-204 relatif à l'enseignement des règles de sécurité routière et à la délivrance du brevet de sécurité routière précise que "cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans les établissements d'enseignement public et d'enseignement privé sous contrat. Il a un caractère transdisciplinaire".

Si l'éducation à la route ne constitue pas un champ disciplinaire particulier, elle doit cependant faire l'objet d'un traitement spécifique du cycle 1 au cycle 3 à travers les différents domaines d'activités ou les différentes disciplines de l'école.

Les programmes de l'école primaire, qui entrent en application à la rentrée 2002 pour la première année de chaque cycle, sont le cadre de référence de cette première éducation à la route. Ils déterminent les contenus et les compétences sur lesquels prendre appui pour mener à bien cette éducation. Objet transversal par excellence, elle s'inscrit naturellement dans le cadre d'exercice de la polyvalence des maîtres et se construit sous leur responsabilité à travers une programmation rigoureuse du cycle 1 au cycle 3.

Cette éducation à la route se poursuit au collège, elle est complétée par la préparation des attestations scolaires de sécurité routière passées en classe de 5ème et de 3ème . C'est dans ce contexte que les enseignants, seuls responsables des activités pédagogiques, peuvent, ponctuellement, faire appel sous la responsabilité du directeur et dans le cadre du projet pédagogique de l'école, à des intervenants extérieurs qualifiés.

Les objectifs d'une éducation à la sécurité routière à l'école primaire

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves de l'école maternelle et de l'école élémentaire relève de plusieurs registres d'objectifs : des objectifs de l'ordre des savoirs (connaître des règles de circulation, de sécurité...), des objectifs de l'ordre des savoir-faire qui supposent la mise en œuvre d'opérations cognitives de haut niveau (anticiper, traiter l'information, mener en parallèle plusieurs actions...) et des objectifs de l'ordre des comportements (être respectueux des autres usagers, ...).

Une progression, du cycle 1 au cycle 3, inscrit ces objectifs dans des situations de plus en plus complexes, organisées en six rubriques :

- se déplacer, accompagné, seul ou à plusieurs, dans des espaces identifiés, de plus en plus variés : trottoir, chaussée, environnement familier ou inconnu, en tenant compte des contraintes de l'espace, des dangers et des autres usagers ;

- agir en tant que passager d'un véhicule pour préserver sa vie et celle des autres ;

- conduire un engin adapté et bien entretenu dans des espaces appropriés, en maîtrisant sa conduite, en tenant compte des autres, dans le respect des règles du code de la route ;

- connaître, choisir et utiliser les éléments de protection ;

- comprendre et respecter les règles du code de la route ;

- mettre en œuvre des règles élémentaires de premiers secours (se protéger et protéger, donner l'alerte, porter secours).

L'éducation à la sécurité routière intègre ces différentes composantes en un tout indissociable qui fonde un comportement adapté à la diversité des contextes rencontrés par l'usager, dans le respect des règles du code de la route.

L'attestation de première éducation à la route (APER)

Deux documents à l'intention des équipes pédagogiques leur permettront d'organiser la mise en œuvre de l'attestation de première éducation à la route.

Une grille d'évaluation intitulée "attestation de première éducation à la route" récapitule sous une forme synthétique les savoirs et les savoir-faire énoncés dans le document pédagogique. Pour chaque usage de la route - piéton, passager, rouleur - les objectifs de formation, les savoirs et les savoir-faire sont repris à la première personne. La colonne de droite signale dans quel cycle ceux-ci sont travaillés, évalués puis covalidés par l'élève et le maître. Si une case est hachurée, les savoirs et les savoir-faire considérés ne sont pas du niveau du cycle.

La page comportant cette grille d'évaluation est intégrée dans le livret scolaire de l'élève. L'attestation de première éducation à la route est attribuée par le conseil des maîtres de cycle 3 au vu des résultats de l'élève récapitulés sur cette grille. La décision prise ne peut être positive que si tous les savoirs et savoir-faire exigibles aux cycles 1 et 2 ont été acquis et si ceux exigibles au cycle 3 sont, au moins, en cours d'acquisition. Cette décision figure en bas de page de l'attestation de première éducation à la route ; elle est contresignée par la directrice ou le directeur de l'école qui la transmettra, avec le dossier d'entrée en 6ème, au collège d'affectation de l'élève, afin de permettre la poursuite du travail engagé.

- Le document pédagogique "attestation de première éducation à la route" est un tableau structuré en trois parties correspondant à chacun des trois cycles de l'école primaire. On envisage successivement la situation du piéton, celle du passager, puis celle du rouleur (utilisateur de rollers, patins à roulettes, planches à roulettes, trottinettes, vélos...). Les objectifs de formation précisent les acquisitions visées selon une progression du cycle 1 au cycle 3. Des indications sont données pour aider les équipes pédagogiques à organiser la formation des élèves dans ce domaine (définition de savoirs et savoir-faire opérationnels, suggestions de situations pédagogiques) ; les références aux programmes indiquent les champs de contenus ou de compétences sur lesquels prendre appui. Cette mise en cohérence est facilitée par une annexe qui répertorie, pour chaque cycle, les extraits des programmes de l'école primaire qui permettent de travailler la sécurité routière.

L'éducation à la route, pour prendre tout son sens, ne saurait concerner le seul espace scolaire. Elle suppose une sensibilisation de la communauté éducative tout entière aux finalités qu'elle poursuit. Le conseil d'école constitue un lieu privilégié pour cette sensibilisation et cette réflexion collectives qui peuvent également trouver leur place dans des réunions spécifiquement dédiées à ce thème. Ce sont bien tous les parents qu'il convient d'associer à l'utilisation de l'outil "attestation de première éducation à la route" : l'enjeu est en effet, qu'au-delà de la seule validation scolaire, l'élève soit à même d'avoir des comportements adaptés dans l'ensemble des situations de la vie quotidienne. C'est en effet la convergence des pratiques scolaires et familiales qui pourra conforter la lutte contre l'insécurité routière.

Diverses ressources sont accessibles pour faciliter la mise en œuvre de cette éducation à la sécurité routière :

- un réseau de correspondants académiques et départementaux "sécurité" apporte localement une aide aux maîtres ; leurs coordonnées sont disponibles auprès des rectorats ou des inspections académiques ;

- des documents pédagogiques réalisés ces dernières années sont mis à disposition des enseignants sur le site internet "Éducation à la sécurité" ainsi que des informations pratiques telles que les coordonnées des correspondants "sécurité", une liste des partenaires institutionnels et associatifs œuvrant dans ce domaine. D'ores et déjà accessible à l'adresse suivante :

http://www.educnet.education.fr/securite/index.htm,
il le sera prochainement sur:http://www.eduscol.education.fr

La circulaire n° 87-287 du 25 septembre 1987 est progressivement abrogée conformément au calendrier d'entrée en vigueur des programmes d'enseignement de l'école primaire (arrêté du 25 janvier 2002).

Pour le ministre de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche et par délégation, Le directeur de l'enseignement scolaire, Jean-Paul de GAUDEMAR.

Annexe 3 - Préparation, mise en œuvre et validation sociale des attestations scolaires de sécurité routière

N.S. n° 2002-230 du 25-10-2002, NOR : MENE0202500N, RLR : 553-1, MEN - DESCO A2.

Texte adressé aux rectrices et recteurs d'académie ; aux inspectrices d'académie et inspecteurs d'académie, directrices et directeurs des services départementaux de l'éducation nationale ; aux chefs d'établissements.

Dès le plus jeune âge, les accidents de la route constituent la première cause de mortalité. Plus précisément, en 2001, sur les 7 720 personnes tuées sur les routes de France, 2 077 étaient des jeunes de 15 à 24 ans, soit plus du quart du total alors que cette classe d'âge ne représente que 13 % de la population.

Il est donc essentiel de sensibiliser encore davantage les jeunes à l'importance de l'éducation à la sécurité routière.

C'est dans cette perspective que le Comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000, tenu sous la présidence du Premier ministre, a souhaité un renforcement du lien entre l'éducation nationale et la formation à la conduite, qui se traduit notamment par le décret n° 2002-675 du 30 avril 2002, publié au JO du 2 mai 2002 ainsi que dans le présent B.O. Ce décret vient renforcer les dispositions existantes et surtout, crée les conditions d'une validation sociale des attestations de sécurité routière.

En effet, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau, complétée par trois heures de conduite, sera désormais obligatoire pour conduire un cyclomoteur, sans limite d'âge, pour tous ceux qui ne posséderont pas un permis de conduire, et non plus seulement entre 14 et 16 ans.

L'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau, passée en classe de troisième, sera, elle, exigée pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire.
Ces deux mesures s'appliqueront à tous les jeunes qui auront 16 ans à compter du 1er janvier 2004.
Enfin, une attestation de sécurité routière (ASR) est prévue pour les jeunes qui ne sont plus scolarisés et qui n'auraient pas obtenu l'attestation scolaire de sécurité routière. Cette attestation pourra être préparée et délivrée par les GRETA.

Par ailleurs pour l'école primaire, une circulaire, également publiée dans le présent B.O., établit une attestation de première éducation à la route (APER) concernant les élèves des écoles maternelles et élémentaires. Cette attestation a été conçue dans une perspective de continuité puisque la grille d'évaluation des savoirs et des savoir-faire à acquérir, renseignée par le conseil des maîtres du cycle 3, sera transmise par le directeur, avec le dossier d'entrée en 6ème, au collège d'affectation de l'élève, afin de permettre la poursuite du travail engagé.

Épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière.

La validation sociale des attestations de sécurité routière vient renforcer leur importance pour les élèves. Au sein des établissements scolaires, il convient donc de réunir toutes les conditions pour permettre aux élèves concernés de se présenter aux épreuves.

Au collège

La grille d'évaluation relative à la sécurité routière, établie au terme de la scolarité du primaire, sera prise en compte par les équipes pédagogiques afin d'adapter la préparation des élèves aux épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau.

Conduire un cyclomoteur étant possible à partir de 14 ans et passer le code à partir de 16 ans (apprentissage anticipé de la conduite), le passage des attestations scolaires de premier et de second niveau doit être également proposé respectivement aux élèves de sixième qui auront 14 ans et aux élèves de quatrième qui auront 16 ans avant la date des épreuves de l'année suivante.

Une session de remplacement sera organisée à l'attention des élèves absents le jour des épreuves pour une raison de force majeure. En revanche, les élèves ayant échoué aux épreuves ne pourront pas se représenter avant l'année suivante.

Au lycée

Les élèves des classes de troisième des lycées professionnels bénéficient des mêmes dispositions que les élèves de collège. Les proviseurs sont invités à informer tous les élèves du rôle des attestations. S'ils sont destinataires du matériel d'examen, ils devront faire passer les épreuves de premier ou de second niveau aux élèves qui n'en seraient pas titulaires. Dans le cas contraire, il leur appartient de négocier avec les établissements de proximité l'accueil des élèves concernés.

Conservation des résultats et information de la communauté éducative

Ces dernières années, une carte unique, sur laquelle était mentionnée la réussite à chacun des deux niveaux de l'attestation, était délivrée aux élèves. Désormais, les chefs d'établissement délivreront une carte pour le premier niveau et une carte pour le second niveau, la première étant nécessaire pour circuler à cyclomoteur et la seconde devant figurer au dossier constitué pour se présenter au permis de conduire.

Ils veilleront à informer les élèves qu'en cas de perte, il ne leur sera délivré qu'un seul duplicata. Ce duplicata sera établi par l'établissement qui aura fait passer les épreuves et en aura conservé la mémoire, en utilisant le modèle de carte en vigueur.

Les enseignants et notamment les professeurs principaux devront être informés des nouvelles dispositions et de l'importance de ces attestations.

Ce dispositif fera également l'objet d'une insertion particulière dans les carnets de correspondance des élèves afin que les familles soient averties précisément de la date et des modalités des épreuves. Enfin, les résultats figureront obligatoirement sur le bulletin du troisième trimestre des élèves concernés.

Compte tenu de l'importance que revêtent ces cartes pour la vie quotidienne des élèves, il conviendra que, dans chaque établissement scolaire, les élèves soient sensibilisés à la nécessité de conserver ces documents obligatoires, véritables pièces justificatives. Enfin, la mémoire des résultats devra également être conservée par les établissements scolaires, selon les modalités de leur choix.

Mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière dans les établissements scolaires

L'article L. 312-13 du code de l'éducation énonce l'obligation de l'éducation routière dans les programmes

d'enseignement. Le décret interministériel n° 93-204 du 12 février 1993 relatif à l'enseignement des règles de sécurité routière et à la délivrance du brevet de sécurité routière précise que "cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans les établissements d'enseignement public et d'enseignement privé sous contrat. Il a un caractère transdisciplinaire".

De telles dispositions traduisent la volonté des pouvoirs publics d'assurer l'éducation à la sécurité routière tout au long de la scolarité et pour la totalité des élèves.

À cette fin, comme chaque année, les établissements préparant à l'attestation scolaire de sécurité routière recevront un livret proposant des séquences pédagogiques consacrées au thème de la sécurité routière dans le cadre du programme des différentes disciplines. Cette éducation à la route ne constitue pas un nouveau champ disciplinaire mais elle doit obligatoirement trouver sa place dans le projet de chaque établissement. Elle suppose donc une sensibilisation de la communauté éducative tout entière aux finalités qu'elle poursuit. Ainsi est-il particulièrement recommandé d'aborder cette sensibilisation et cette réflexion collectives au sein de l'équipe pédagogique, notamment dans les conseils d'enseignement ainsi qu'au conseil d'administration de l'établissement.

Dans cette perspective, les travaux interdisciplinaires (itinéraires de découverte, travaux personnels encadrés, projets pluridisciplinaires à caractère professionnel) peuvent constituer un terrain particulièrement privilégié pour une telle démarche.

Je vous remercie de conférer à l'éducation à la sécurité routière l'intérêt qu'elle requiert et de veiller à ce que les conditions soient réunies pour sa mise en œuvre.

Pour le ministre de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche et par délégation

Le directeur de l'enseignement scolaire, Jean-Paul de GAUDEMAR,

© Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, B.O. n° 40 du 31 octobre 2002, http://www.education.gouv.fr/bo/2002/40/encart.htm.

Annexe 4 - Panorama des formations initiales et continue pour les professionnels de la route [42]

L'exercice de chauffeur routier est réglementé par la possession d'une carte professionnelle dont la délivrance est conditionnée,

* par la possession du permis de conduire catégorie E (C)

* et par la possession d'un certificat de formation initiale (FIMO) ou d'un diplôme professionnel (CAP, BEP, Titre Professionnel ministère de l'Emploi)

* et la possession d'une habilitation valable 5 ans (FCOS)

Dans la liste des certifications établies par le Cereq , on retiendra particulièrement, pour les formations de niveau V :

BEP conduite et services dans le transport routier (1990)
CAP d'agent d'accueil et de conduite routière-transport de voyageurs (1998)
CAP déménageur professionnel (1992)
CAP livreur (1991)
CAP conduite routière (1990)

Les titres professionnels sont [43] :
Titre Professionnel conducteur transport marchandises tous véhicules
Titre professionnel conducteur de voyageur

FIMO (décret du 8 novembre 2004) : certificat validant le suivi d'une formation initiale minimale obligatoire de 140 h, avant l'accès aux métiers de la route, pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes en charge, (pour les candidats qui ne détiennent pas un des diplômes ou titres cités)

FCOS (décret 8/11/2004) : Attestation de suivi d'un stage de formation continue obligatoire à la sécurité de trois jours (21 h), valable 5 ans. Elle est exigée pour tout chauffeur e véhicule de plus de 3,5 tonnes en charge.

Qui forme les (futurs) professionnels de la route ?

La préparation à ces différents diplômes est assurée en parallèle :

* Par l'Education nationale (Lycées professionnels pour la FI des jeunes, GRETA pour adultes)

[42] Cette annexe est issue d'une note de travail du Cereq.

[43] D'autres diplômes ou titres existent sur le champ de transport et de la logistique, notamment à niveau 4 et 3) mais ils correspondent à d'autres types d'activité que la conduite. (ils n'incluent donc pas la préparation au Permis de Conduire.)

* Par l'AFPA (Centres Afpa) pour les demandeurs d'emploi

* Par les organismes de formation du secteur du transport AFT/IFTIM et PROMOTRANS, pour les jeunes en apprentissage (CAP et BEP en CFA) et pour les salariés du transport, mais aussi pour des demandeurs d'emploi (habilités par l'AFPA pour préparer les TP).

L'EN et AFPA préparent chacun à leurs diplômes, et les OF de la branche ont des conventions, avec l'EN et/ou avec l'AFPA pour coopérer sur la préparation de leurs diplômes (parfois ils gèrent des sites et du matériel en commun).

La FIMO et la FCOS sont plutôt préparés par les OF de branche, mais pas exclusivement : le Ministère agrée d'autres centres pour préparer ces formations obligatoires (arrêté du 10 octobre 2002), ainsi certains centres AFPA sont agréés.

Les lycées professionnels

Il existe une soixantaine d'établissement (lycées professionnels) disposant de sections " transports ". Le nombre de professeurs correspondant à ces filières est impossible à établir, d'après le responsable des statistiques enseignants à la DEP. Les enseignants assurant ces formations sont recrutés sur les critères suivants :

- Avant il s'agissait d'anciens professionnels de la route, possédant le diplôme obligatoire pour la conduite (CAP/BEP) : il n'avaient pas obligation de détenir le Bepecaser mais dans les recrutements de contractuels, c'est un plus pour le chef d'établissement. Au lycée privé X à Marseille, 50 % des contractuels ont le Bepecaser. L'approche pédagogique est déjà acquise ; de plus, cela autorise à emmener les élèves conduire sur autoroute. Ensuite les contractuels passent le concours de PLP, en interne.

- Aujourd'hui il y a obligation d'avoir le niveau III (donc bac+2) en plus de l'exercice d'une profession de la route pour passer le concours de PLP2 (et même être recruté comme contractuel ?). Un débat récent s'est fait jour : une expérience seulement en auto-école est-elle reconnue comme une expérience de "professionnel de la route " ? Les jurys de concours (où siègent des collègues issus de l'ancien recrutement) sont réticents à valider ce type de profil .

Le Bepecaser, ni le BAFM ne sont obligatoires pour exercer comme enseignant, même pour la partie " conduite " ; mais certains enseignants aujourd'hui le regrettent. Mr G., - PLP2 et détenteur d'un DUT génie mécanique – en témoigne : quand il a quitté la filière mécanique pour la filière " métiers de la route ", il a passé le Bepecaser " pour commencer par le commencement ", puis le BAFM, en candidat libre. Il a essayé de convaincre l'IA de Gap de proposer une formation au BEPCASER à tous les professeurs en activité, soulevant un tollé de ses collègues.

Les propos du responsable de la formation des nouveaux enseignants de la filière métiers de la route, à l'IUFM de [ville] sont assez similaires. Il préférerait qu'on privilégie les compétences acquises

à travers le métier d'enseignant de la conduite et de la Sécurité Routière, ou de formateur en centre de formation, que celles liées à la pratique du métier de routier. Mais comme les formateurs de l'AFPA ou de l'AFT/IFTIM sont tous d'anciens routiers, ce sont eux qui ont le profil idéal, car en interne de leurs OF ils ont fait de la pédagogie . Il souligne que dans le référentiel de diplôme (CAP), la capacité " conduire un véhicule " n'est pas explicitée. Peut être va t-il y avoir du nouveau dans le prochain référentiel ?

Il existe cependant des possibilités de formation préparatoire au concours pour les professionnels de la route, avec maintien de la rémunération, mais elles sont peu connues et peu demandées !

Les liens entre le milieu professionnel des enseignants et celui de la sécurité routière (versus PDSR, IDSR ..) sont inexistants au plan institutionnel : quelques enseignants, s'impliquent comme IDSR, mais ça reste une démarche personnelle : c'est le cas de Mr G. (PLP), qui dit avoir énormément appris en étant IDSR, en faisant des enquêtes sur les accidents qui lui apportent beaucoup de matière pour son enseignement. Du coup, il a pris en charge la préparation des élèves de 3éme professionnelle à l'ASSR dans son établissement. Aujourd'hui il a été remplacé par un collègue qui a perdu son fils dans un accident. Mais globalement sur 45 enseignants de la filière dans l'académie, 10 % à peine sont IDSR.

L'AFPA :

D'après le responsable du CAFPA de [ville], il existe 13 centres AFPA pour les métiers du transport (donc dans environ une région sur deux), chacun employant environ une douzaine de formateurs. Ce qui donne environ 150 formateurs sur ce champ.

Les formateurs sont d'anciens professionnels de la route (chauffeurs routiers ou d'autocar), avec 5 ans d'expérience professionnelle (dont 3 de conduite minimum). Ils doivent posséder un des diplômes de la profession, à niveau 5, et avoir l'ensemble de leurs permis. Un niveau 4 (voire 3) est un gage d'évolution possible vers d'autres activités que la formation en face à face. Chaque centre a besoin d'un salarié habilité pour le transport des matières dangereuses, pour préparer à cette spécialisation (conseil en sécurité). Ils sont utiles pour les formation FIMO et FCOS.

Le recrutement se fait en plusieurs étapes, avec une présélection sur CV, des tests techniques puis des tests psychologiques et un essai professionnel. Ensuite, le nouveau formateur reçoit une formation individualisée étalée sur 3 ou 4 mois, essentiellement sur les aspects pédagogiques.

Pour l'AFPA, les enseignants de la conduite et de la Sécurité Routière ne sont pas de bons candidats car ils ne maîtrisent pas toutes les dimensions du métier de chauffeur routier. L'apprentissage du métier est bien plus large que l'apprentissage de la conduite poids lourd. Il y a parfois quelques candidats mais ils ne sont pas retenus.

L'AFT/IFTIM

Cet organisme prépare des jeunes au CAP en apprentissage. La partie permis de conduire est (parfois?) sous traitée à un réseau d'écoles de conduite qui proposent cette prestation . Eux réalisent en interne en revanche la formation pour la FIMO et la FCOS, centrée sur la sécurité routière.

Les centres de formation ont une dérogation par rapport au Bepecaser : les formateurs n'ont pas obligation de le posséder, y compris pour faire l'apprentissage de la partie conduite. Peuvent-ils aller sur auto-route, hors centre ? Les informations sont contradictoires sur ce point.

Le marché de la FIMO va se développer car l'obligation est récente (fév 2005). Idem pour la FCOS ? Pour le transport de voyageur une obligation de même titre va prendre effet en 2008 : un marché potentiel s'ouvre donc?

Actuellement les formateurs en FIMO et FCOS sont les mêmes : ce sont d'anciens professionnels de la route, titulaires à 90 % d'un des diplômes obligatoires de niveau 5. Ils sont recrutés entre 30 et 40 ans, avec de l'expérience ; mais il faut qu'ils aient un minimum de culture générale (niveau bac) : ils passent un test de culture générale. Une fois recrutés, ils font 5 semaines de formation centrée sur les aspects pédagogiques et passent un examen sous forme de mise en situation de travail.

Parmi les candidats il y a quelques enseignants de la conduite et de la Sécurité Routière diplômés (mais pas bon profil ?). En fait la partie pédagogique est apportée par l'AFT grâce à un tutorat rapproché par des assistants pédagogiques.

Il y aurait environ 500 formateurs répartis dans 70 centres. Ils évoluent en général de la FIMO vers la FCOS des salariés du transport, puis vers des spécialisations sur des domaines ou des thématiques : sécurité, économie d'énergie, environnement etc. Certains travaillent à l'animation d'un réseau de 400 formateurs (moniteurs) d'entreprises. Certains formateurs sont au niveau 3 ou 2 (une vingtaine environ). Ils sont mobilisés pour les plans d'action sécurité, développés dans certaines entreprises volontaires.

PROMOTRANS dispose de 7 CFA (apprentissage) et un CFC (professionnalisation). L'entretien n'a pas pu être réalisé malgré nombreuses relances.

Les extensions de l'activité de ces organismes de formation

L'**AFPA** fait quelques incursions sur le marché des collectivités locales pour faire de la sensibilisation à la sécurité ou du perfectionnement à la conduite en situation difficile : pour l'instant, elle est en position de sous-traitance par rapport à CNFPT (deux stages au catalogue de cette dernière en Alsace)

L'**AFT/IFTIM** a une véritable stratégie de développement d'une offre de conseil en prévention sécurité routière pour les entreprises de transport : les plans sécurité. En lien avec l'assureur un état des lieux de la situation est dressé, avec estimation des surcoûts. Un suivi est mis en place avec quelques indicateurs simples : il doit se faire dans la durée car en matière de prévention, les messages s'effacent vite.

Des plans de formation de plus en plus ciblés sont proposés. Aujourd'hui 50 % des transporteurs routiers ont un plan sécurité. L'AFT/IFTIM vise un marché plus large, celui des entreprises qui ont une flotte de véhicules professionnels importante (France Telecom, la Poste etc.) mais aussi des entreprises qui souhaitent réduire le nombre et le coût des accidents de trajet, qui comptent comme accident du travail.

D'autres acteurs sur ce segments de marché ?

On voit arriver les assureurs sur le marché de la formation à la sécurité routière : certains proposent des prestations en direct, sous forme de stages courts (un jour ou deux maximum).

Par exemple, la SMACL demande à la mairie de [ville] de prendre des mesures en matière de formation pour réduire son taux d'accident de la circulation des services techniques. Les stages visent à responsabiliser les agents sur les coûts induits par des comportements non sécures (humains et financiers, notamment du fait de l'immobilisation des véhicules surtout les camions !). Ils sous traient à parfois à des organismes de formation spécialisés (AFT ?) ou à des écoles de conduite s'il y a de la pratique de conduite dans un contexte difficile (pluie, neige ..), car il faut des installations particulières.

ANNEXE 5 - les enseignants de la conduite et de la sécurité routière et leurs diplômes :

Extraits d'entretien choisis

LE BEPECASER

Engagement et motivations.

* *" Alors que maintenant, moi quand je vais à [ville] chaque année, j'entends des jeunes qui me disent – on discute un peu avec les candidats – qui disent " ben moi je suis au chômage, je passe le diplôme pour le passer, quoi, pour travailler quoi ". Mais c'est pas le… il n'y a pas la fibre, quoi, il y en a très peu qui sont du monde de l'auto-école, très, très peu. Plus ça va et plus on rencontre des gens qui…moi cette année j'ai corrigé des jeunes qui ont bac+4 ou bac+5, qui ont une licence de psycho ou une licence de…et qui passent le diplôme, en fait on ne sait même pas pourquoi…[…]…mais quand même, j'ai corrigé des filles qui étaient professeurs des écoles, ou prof de sport… mais cette année j'ai l'impression qu'ils passent ce diplôme pour trouver une porte de sortie, mais c'est de moins en moins par vocation "* (exploitante, examinatrice Bepecaser)

* *" Ceux qui se paient leur formation sont extrêmement rares. Ou alors ce sont les parents qui paient, ce qui entre en ligne de compte selon eux pour les motivations des élèves. C'est toujours pareil. Vous allez voir le psy, il faut que vous ayez la démarche de payer pour prendre conscience de ce que va vous apporter le thérapeute. Là c'est un peu pareil. Le jeune qui n'a rien à payer de sa poche, s'il ne va pas à ses cours, ça le dérange pas, il se pose pas la question, on verra après. Vous voyez, la motivation n'est pas la même. Alors celui qui paie, ça a un coût, il a une prise de conscience que n'a pas forcément l'autre; ça fait partie des paramètres. qui sont mis en avant régulièrement par les formateurs "* (Préfecture, service du Bepecaser)

* *" De temps en temps, il y a des vocations, des fils d'exploitants, qui ont baigné dans le chaudron, des personnes qui ont des vocations, une vocation pédagogique, qui ne pourront pas passer par l'éducation nationale parce qu'ils n'ont pas le niveau. Donc l'aspect pédagogique ça, ça leur plaît, associé à un aspect mécanique qu'est la voiture, le plaisir de conduire, toutes les joies que peut procurer l'automobile. On a des gens qui le font comme ça. Mais pour beaucoup, ils ont été dirigés dans ce cursus par les ANPE, etc. Donc on a des gens qui se retrouvent là dedans qui n'ont ni d'aptitude particulière, ni d'aspiration particulière. Mais y en a quand même pas mal qui s'en sortent et qui se prennent au jeu. Qui se disent tiens j'ai envie de faire ça ".* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

** "Le diplôme de base, qui permet aussi d'ouvrir une auto-école maintenant moyennant 3 ans d'expérience, le diplôme de base, il se prépare en 4 mois, exactement en 600 heures. Et 600 heures, c'est que dalle, pour une formation professionnelle c'est nul. Et d'ailleurs c'est nul. Et de ce fait, puisqu'il y a une politique de résorption chômage, qui ne sert à rien, d'ailleurs… enfin si, elle a quand même une utilité cette politique , elle permet maintenant à ceux qui ratent tout dans leur vie de passer un diplôme en 4 mois et de tenter leur chance ; et ça approvisionne une surproduction, un surnombre d'établissements " (EC, BAFM, syndicaliste).*

Héritages et transmission.

** " Oui, je vends mes auto-écoles. Une que j'ai vendue à un salarié, une autre aussi à un salarié, et l'autre à mon beau-frère. La même chose que moi : tiens, tu es au chômage, passe le Bepecaser " (EC, BAFM, formateur milieu scolaire et entreprise)*

** " Moi j'ai fini en 78 après le bac, j'étais pas du tout dans le métier, j'y suis venu parce que j'ai rencontré mon mari qui a racheté un petit peu l'auto-école de mon père en quelque sorte. Oui mon père avait un auto-école " (EC, exploitante).*

Le déroulement de l'examen

Un modèle de mise en situation et de contrôle de l'objectivité des examinateurs.

** " On évite de faire appel aux formateurs de la région, pour que ça soit plus sain au niveau des examens. "* (Préfecture, service du Bepecaser)

Les examinateurs

** " Interviennent des enseignants de la conduite, des représentants de l'administration, c'est à dire l'éducation nationale, police et gendarmerie dès lors qu'ils sont IDCR , associations, comme ANPE, lors de l'admissibilité, police et gendarmerie dès lors qu'il s'agit de motards, et sinon les inspecteurs du permis de conduire interviennent en fonction de la réglementation dans tel type d'épreuve…[…]…Il pouvait y avoir des psychologues, qui interviennent dans les stages de récupération des points, mais ça ne les intéressait pas du tout, ça fait au moins cinq ou six ans, après j'ai plus fait appel à eux, mais bon ça ne veut pas dire qu'ils ne reviennent pas ; c'est possible qu'un jour ou l'autre un ou deux soient à nouveau intéressés "* (Préfecture, service du Bepecaser)

** " Oui, tout à fait…. Pour être examinateur au BEPCASER, on n'est pas obligé d'avoir le BAFM ; les BAFM viennent à deux, qui sont là pour coordonner l'examen, pour voir s'il n'y a pas de problèmes ; mais ils ne corrigent pas, les BAFM. Ceux qui corrigent, c'est alors on mélange les AE, l'éducation nationale, les IDSR, la police nationale, la gendarmerie nationale, tous les corps de métier…[…]...L'indemnité pour examinateur paye les frais d'absence du*

bureau, de carburant, etc. L'intérêt est aussi de rencontrer des collègues de travail ". (EC, exploitante, examinatrice Bepecaser).

La coordination entre les examinateurs, garantie d'une homogénéisation des conditions d'examen.

* *" Pour le Bepecaser, on a la chance d'avoir des coordinateurs pédagogiques qui sont deux et qui vont tourner, et toutes les fins de journée, je leur donne les grilles d'annotation, de manière à voir s'il il y a des équipes qui sur-notent ou qui sous-notent. Ils peuvent tourner avec cette équipe, s'il y a un problème, tout rentre rapidement dans l'ordre. Au niveau du permis de conduire non. Et là pour le Bepecaser il y a systématiquement deux examinateurs. C'est un garde fou essentiel qu'a mis en place le ministère des transports. Si un examinateur est caractériel, en principe on essaie de ne pas faire appel à lui. Mais avec deux, quoi qu'il arrive, on contrecarre. Outil de travail extraordinaire pour le bon esprit de l'examen "* (Préfecture, service du Bepecaser)

L'examen comme occasion d'un retour sur les pratiques pour les centres de formation.

* *" La coordination entre examinateurs et préfecture, lors de l'examen du Bepecaser, débouche sur une méthodologie qui permet un apprentissage collectif .Un retour est possible pour les centres de formation qui ont présenté des candidats au Bepecaser.* [Elle prend le dossier. GRETA Telleville]. *Ils ont tous passé les épreuves ; je leur faist pour chacun un récapitulatif, sur les admis, les admissibles, de leurs notes, sur chaque épreuve. Par exemple, ce centre a eu en pédagogie en salle, en moyenne il a 2 sur un critère de 3, etc. Il sait ainsi qu'il a une marge de progression ; il a encore plus de marges sur la pédagogie sur véhicule. Ils peuvent se situer sur les différentes épreuves. En plus, je leur donne un récapitulatif de tous les centres de formation. C'est amusant. Parce que pour d'autres centres de formation, c'est la " détermination de l'objectif " , certains ont un sur un critère de trois, ils n'ont pas suffisamment expliqué à leurs élèves l'importance d'expliciter l'objectif à suivre comme piste de travail pour le cours.* (Préfecture, service du Bepecaser)

Mais les résultats ne présagent pas de la qualité de la formation.

* *" En fonction des sessions, il y a des groupes d'élèves. Il y a des bons groupes et des mauvais groupes. Et je ne parle pas seulement en capacité, c'est aussi en terme d'esprit. Et, ça les meilleurs formateurs … juger un formateur à travers un résultat, c'est pervers Des mauvais résultats, ne sont pas forcément liés à une mauvaise formation. Il peut y avoir de mauvaises circonstances. Par exemple, une année un formateur a perdu sa femme. Ce sont des aléas. Mais les résultats ne sont pas forcément représentatifs de la qualité de la formation ... [...] …et*

vous avez aussi un effet d'émulation entre les candidats. Négatif aussi. On parle beaucoup avec les formateurs, et on constate souvent des remontées de ce type, qu'elles soient positives ou négatives. Je dis ça parce que je vois l'effet pervers dans la communication des résultats des EC, je trouve que c'est extrêmement pervers. Parce qu'inciter des personnes, s'adresser à une EC parce que elle est réputée avoir 90% de réussite, et ne pas aller à une autre parce que elle affiche un taux inférieur, je trouve que c'est extrêmement dangereux. " (Préfecture, service du Bepecaser)

Des avis partagés sur la valeur du diplôme

* *" Le Bepecaser date de 1987. Donc, on avait dit, au Bepecaser même qu'on pouvait faire des stages dans l'EN, dans les administrations. Vœu pieu, parce qu'au bout d'un moment, les administrations en ont eu ras le bol de voir des gens faire n'importe quoi. Parce que, en centre de formation, je vous ai dit 4 mois de formation, mais sur ces 4 mois il y a 120 heures en entreprise ; donc on débarque en entreprise avec quoi comme savoirs ? Rien. …[…]… le Bepecaser? Le diplôme ? Oui, en plus, en 4 mois on ne peut pas savoir ce qu'est la progression d'un élève, on le découvre après. Et il faut au moins 2 ans pour apprendre son métier. Et quand on a appris son métier et qu'on voit qu'on ne gagne rien, et bien on se casse. "* (EC, BAFM, syndicaliste).

* Question : Alors, quand on a obtenu son Bepecaser, se sent-on armé pour ce métier ? *" Non, pas vraiment. Ben moi la formation que j'ai passée, ça a été un petit peu différent parce que j'étais dedans : je suis née dedans par mon père, donc je veux dire que pour moi, ça n'a pas été difficile. Mais en parallèle, moi ça fait maintenant 10 ans que chaque année, donc en novembre pour la première partie et au mois de mai, je suis à [Telleville] et je change de casquette, je suis correcteur au Bepecaser. Donc, en parallèle je travaille pour le ministère des transports, donc je corrige les futurs moniteurs, donc ceux qui veulent être moniteurs. Donc là, je suis passée de l'autre côté ça fait à peu près 10 ans. Je les corrige. Mais c'est vrai que, comment dire?….la formation quand moi je l'ai passée et celle qui se fait maintenant, c'est tout à fait différent : je ne pense pas qu'ils soient armés pour rentrer dans le métier tout de suite….. Oui, moi je l'étais plus, oui, sans aucun doute : par la qualité de la formation que j'ai eue, et puis certainement par l'avantage que j'ai eu parce que je connaissais le métier aussi, puisque [mon mari] y était déjà "* (EC, exploitante, examinatrice Bepecaser).

* Quant aux stages pratiques *: " Ha oui, moi on m'a mis dans une voiture, on m'a donné un élève ; la première journée je vous assure que c'était pas tranquille, hein. Je n'ai jamais vu personne qui est monté dans la voiture pour voir le travail que je faisais. Ca, c'est aberrant. "* (EC, salariée).

* Question : C'est un examen qui paraît facile, non ? *" Il paraît facile …. Mais quand même, il y a beaucoup de présence, hein : là ça va recommencer en septembre, donc septembre, 35 heures par semaine hein, octobre, une quinzaine en novembre puisque la première partie se passe après le 15 novembre; après on arrête tout, on recommence en janvier , février, mars, avril, examen en mai….. tout ça à 35 heures par semaine quand même. C'est carré. La première partie si vous voulez on ne parle pas de SR, on fait l'examen sur un sujet d'actualité. Donc cette année c'était : les conventions collectives, les salaires des exploitants…. Ça portait beaucoup sur les conventions collectives. Et après, à l'oral, il y a 20 sujets, il y a 20 feuilles : les parents et les enfants, l'éducation nationale, il y a plein de sujets…….. Le véritable programme Bepecaser ne commence réellement qu'en début d'année…. avant c'est de la culture générale "* (EC, exploitante, examinatrice Bepecaser).

Critique du contenu de la formation

* *" C'est plus que léger, c'est plus que léger. Les apprentissages là-dedans, donc on est dans des théories très behaviouristes en ce sens qu'on est là pour restituer un contenu à l'examen avec une relation pédagogique qui s'appelle pédagogie par objectifs, qui gère l'ensemble du discours ; et on a confondu la relation pédagogique avec la méthode pédagogique. C'est à dire que ce qui est observé dans ce diplôme, c'est uniquement la forme de la prestation, et non pas la forme et le contenu avec la pédagogie par objectifs sous-jacente, pourquoi pas en termes de réalisation, d'organisation, de travail d'indication d'intentionnalité, des choses comme ça…. Non, c'est absolument pas ça…[…]… Le type d'apprentissage que promeut le BEPECASER valorise par trop la forme d'une relation pédagogique aux dépens de son contenu. Manque dans la réflexion des objectifs à atteindre et quant aux moyens de les atteindre."* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

* *" En ce qui concerne la formation des moniteurs, on est, je vous l'ai dit, dans un système un petit peu et même beaucoup de pensée unique. Est-ce qu'avec une formation axée sur un examen de ce type là, est-ce qu'on va motiver durablement un moniteur dans l'exercice de ses fonctions? Moi je pense que comme c'est fait, non. Par contre, j'ai des exemples de moniteurs que j'ai formés et qui reviennent vers moi en me disant : bon ben j'ai gardé la façon de travailler, mais je suis obligé aussi de m'adapter si je veux satisfaire les exigences de l'administration : il y a un décalage. Donc, il faudrait modifier la formation des moniteurs pour que ça soit plus attrayant, pour que ça soit plus évolutif. Et en particulier prévoir des échelons…..mais là encore c'est prévu par la directive. Donc, il va falloir faire bouger les choses. "* (EC, BAFM, syndicaliste).

* Question : vous pensez que c'est satisfaisant la formation au BEPECASER ou il y a des améliorations à apporter? *" Ha il y a des améliorations à apporter, c'est sûr…Il faut qu'on*

sorte un petit peu des sentiers battus, parce qu'on a fixé des règles… c'est comme pour la formation des conducteurs, c'est exactement le même principe : il y a un livret, avec des objectifs qui sont répertoriés dans des étapes successives ; alors il faut faire tout ça dans l'ordre, et puis voilà, c'est le système de la pensée unique : pas d'innovation possible. Et on le décalque sur la formation du moniteur ; c'est à dire que c'est le même livret, mais cette fois l'élève doit apprendre à enseigner les objectifs qui figurent dans le livret ; et à l'examen ben il ne peut pas sortir non plus de ce livret : donc il n'y pas d'innovations possibles " - Question : Et si les innovations étaient possibles, vous iriez dans quel sens? *" Ha ben peut-être diversifier le programme, appliquer des méthodes différentes…les objectifs restent les mêmes mais on peut avoir des contenus différents "* - Question : C'est un système trop rigide, en fait? *" Oui, oui…au départ le système a été conçu pour pouvoir permettre le contrôle par l'administration : donc il est forcément rigide "* (EC, BAFM, syndicaliste).

** " Et faites l'expérience de demander à un moniteur quel est le fonctionnement de l'ABS, comment ça marche, qu'est-ce que c'est ? Il n'y a pas un moniteur sur 10 qui peut l'expliquer. Pourquoi ? Parce que le diplôme de moniteur, il date de… on peut dire l'épreuve de mécanique, il n'y a plus d'épreuve de mécanique, mais enfin la base de la mécanique c'est la voiture de 1920, c'est pas la voiture actuelle…. Il faut se tenir au courant* (EC, BAFM, syndicaliste).

** " C'est vrai que moi, ma formation de monitrice, c'était de l'écriture, de l'écriture, de l'écriture….c'est tout. Si on faisait de la mécanique, c'est un dessin qu'on nous faisait faire ; donc moi n'étant pas bonne en mécanique et ne m'intéressant pas à ça, je suis incapable de vous décrire un moteur, ça ne m'intéresse pas…. "* (EC, salariée).

** " On est perpétuellement en retard parce que, par exemple, maintenant on a introduit dans l'examen pratique des contrôles du genre par exemple changer d'ampoule : on ne peut plus le faire sur des voitures modernes. Alors, l'examen prend ça en compte 50 ans après, au moment où ça n'est plus d'actualité. Tout est complètement à refaire, et les professionnels ne disent rien, parce qu'ils ne veulent pas se heurter à l'administration, ils n'ont pas les moyens mentaux ni le courage… et on est toujours descendus en flèche ; quoiqu'il arrive c'est pas la mesure qu'il faut prendre "* . (EC, BAFM, syndicaliste).

** "… moi j'ai assisté une fois à une sensibilisation par un moniteur d'auto-école dans le cadre du PDASR auprès de moniteurs ; et puis il leur demande comment ils font pour expliquer à leurs élèves – et non pas à leurs clients – pourquoi il faut qu'ils tournent la tête à droite et puis à gauche à une intersection. Pourquoi il faut qu'ils tournent la tête ? Bon, c'était un groupe d'une vingtaine de moniteurs d'auto-école : il n'y en avait pas un qui connaissait la réponse ; pas un. Il y a une personne, à un moment, qui était un peu agacée du ton de la personne qui menait ce débat, et qui dit " moi, ça fait 40 ans que je fais ce métier, je sais très bien qu'il faut leur dire de tourner la tête à gauche et à droite…. Où est-ce que tu veux en*

venir ? ". Alors lui, et bien il lui a dit : " Et bien on va faire une expérience si tu es d'accord, tu vas te mettre à côté de moi, devant tes collègues, et on va faire un petit test, ensemble… tu es d'accord ? ". Et en fait il lui a fait le test de la " Tache aveugle ". Et j'ai été assez stupéfait de voir que dans le milieu des moniteurs, les personnes qui étaient là ne savaient pas ce que c'était que la tache aveugle ; et cette tache aveugle, en fait, une fois qu'on la comprend, on peut très bien expliquer à un élève pourquoi il faut tourner sa tête à droite et avoir ses deux yeux qui vont en direction d'un objectif, d'un élément qui arrive. Parce qu'effectivement, on a souvent le cas d'accidents en intersection où, dans les PV, le témoignage des gens est de dire " je ne l'ai pas vu arriver ". Effectivement, si on a fait le coup d'œil comme ça à gauche et un coup d'œil à droite, là on se heurte à ce problème, à ce phénomène de " tache aveugle ". Ce qui m'amène à dire qu'on avait un réel besoin d'avoir des gens qui avaient cette expérience pédagogique auprès des enfants. Parce qu'en plus on n'a pas le droit de se louper, quoi. C'est très facile de louper une sensibilisation auprès des enfants, c'est très facile. ". (Chef du Bureau Circulation et Sécurité Routière à la direction des routes du Conseil Général).

* *" Il semblerait – c'est ce qu'on m'a rapporté – qu'aux épreuves du Bepecaser il n'y a pas beaucoup de questions posées sur la sécurité routière, et sur l'insécurité routière. Donc, effectivement, la personne en question, qui a eu le Bepecaser, qui fait partie d'une des équipes qui travaille sur " Partage ta route ", quand elle a passé l'oral, - parce qu'à l'écrit elle avait une note assez faible – à l'oral elle a récupéré facilement les points…[…]…C'est vrai que par rapport à l'enseignement du permis, c'est vrai que l'on apprend très peu – bon, ça dépend du moniteur, si vraiment il a des initiatives – mais on apprend très peu tout ce qui est du domaine du fonctionnement du cerveau de l'individu, du fonctionnement de sa vue, etc. ; tout à l'heure je vous parlais de la tache aveugle : c'est pas possible, pourquoi on ne parle pas de la tache aveugle quand on passe son permis ; pourquoi on n'aborde pas ce problème là ? Pourquoi on ne va pas aborder…. Moi je vois très bien, dans ce département on a des problématiques d'accident en rase campagne mettant en cause des personnes d'un certain âge. Mais ces personnes d'un certain âge, elles conduisent avec leurs limites ; c'est pas pour ça qu'elles conduisent mal, mais elles conduisent avec leurs limites ; mais quand elles arrivent à des intersections, où elles s'arrêtent au stop, elles se sont arrêtées au stop, mais parce qu'en fin de compte, elles ont des petits problèmes de cervicales, elles ont des petits problèmes de vue pour appréhender la vision d'un véhicule qui s'approche, et bien elles peuvent passer à travers…..Et bien cet aspect là, on ne l'aborde pas puisque on va l'aborder en termes " je suis prioritaire sur l'autre " : c'est complètement faux, ça, on n'est pas prioritaire sur un autre… à partir du moment où on sait que chaque individu a des défauts ".* (Chef du Bureau Circulation et Sécurité Routière à la direction des routes du Conseil Général).

* *" Et l'examen lui-même pour devenir moniteur, comme il porte, il ne peut porter que sur une épreuve pratique, ça ne peut porter que sur une leçon, on en est venu à l'usage de*

mimer, de singer une leçon, sans connaître ce qu'est un développement pédagogique, le développement pédagogique de quelqu'un. Celui qui sort avec le diplôme, il n'a aucune idée de comment on devient conducteur. C'est juste donner le change, faire un petit scénario de leçon. Et les formateurs sont devenus des metteurs en scène de ce scénario qui dure une heure. Ca aussi, c'est terrible. Et ceux qui ont ce diplôme, comme il est convoité, ils se le gardent jalousement et ils n'osent pas avouer leur nullité ; parce que eux-mêmes ils ne savent pas grand chose. " (EC, BAFM, syndicaliste).

Enseignants de la conduite et inspecteurs du permis : une distance à combler.

* *"Est-ce qu'il faut vraiment agir sur les moniteurs ou est-ce qu'il faut agir plutôt sur les inspecteurs ; parce que ce sont eux qui posent les questions à l'examen ? Et à partir de là, il est possible que les moniteurs adaptent leur discours ; et agir aussi sur la formation. Parce que vous savez, on a des bouquins qui vous expliquent que le champ de vision total il est à 180° quand on est à l'arrêt : c'est complètement faux. Quand on fait une expérience, par exemple avec des marqueurs, c'est impressionnant. Quand ils font le temps de réaction sur une personne qui fixe un point, et puis on lui pose des questions, et en fin de compte, on s'aperçoit qu'au moment où on va poser une question qui va faire remonter assez loin dans le temps, il vient un moment où la personne qui fixait le point, elle a les yeux qui partent en l 'air, et elle réfléchit, et ses yeux ont quitté la route. Et ça, il faut faire l'expérience, pour montrer aux autres que quand ils prennent le portable ou quand ils ont quelqu'un qui discute avec eux, ils perdent la concentration sur l'acte de conduire, qui n'est pas un acte bénin. "* (Chef du Bureau Circulation et Sécurité Routière à la direction des routes du Conseil Général).

* *" Et pourtant, dans la logique libérale, ça serait mieux qu'ils exercent un contrôle extérieur aux examinateurs que de former eux-mêmes les inspecteurs, contrôler eux-mêmes les inspecteurs, les embaucher, les suivre en tant qu'employeurs, ils n'y arrivent pas. C'est un corps qui a une histoire aussi : ils sont dans la fonction publique depuis 1978 seulement, et avant, ils faisaient n'importe quoi, ils n'avaient pas de contrôle. Avant, on ne savait même pas ce que c'était que le permis de conduire, il n'y avait aucun critère, il n'y avait même pas un programme d'examens avant 1978. Donc là aussi, le système il est jeune, quoi, il n'a pas encore acquis une maturité, et il n'arrive pas actuellement à acquérir cette maturité parce qu'il y a d'autres intérêts complètement étrangers qui perturbent ça. Et les intérêts qui viennent de la profession par le centre de formation de moniteurs, ils viennent de l'automobile par leur intérêt à ce que les gens soient inaptes sur la route ; et l'administration, ben, elle ne veut pas avoir d'ennuis "* (EC, BAFM, syndicaliste).

* *" Parce qu'il ne faut pas oublier le jeu des inspecteurs du permis de conduire. Qui sont rois dans la voiture, seuls juges. Vous avez des inspecteurs qui sont géniaux, et vous avez*

aussi des inspecteurs qui sont caractériels. Et qui détiennent le pouvoir. Moi je mets énormément de réserves sur le fait de juger en fonction des résultats. Par contre les résultats que je communique aux centres de formation, eux ça va leur servir de document de travail et ils sont là pour me le demander. " Question : Les inspecteurs, toujours la bête noire des enseignants et des formateurs ? *" C'est toujours tendu avec eux. Ils ont une déformation professionnelle, c'est qu'il faut chercher l'erreur, d'emblée ils vont mettre à sac la formation. Pour eux, c'est chercher l'erreur, ils sont formés à ça. Quand le ministère des transports a mis en place la grille d'observation avec points positifs, points négatifs, c'était vraiment amusant de constater au début que les inspecteurs ne remplissaient que les négatifs. Ils évaluaient les candidats non pas en termes de ce qu'ils savaient, mais en termes de ce qu'ils ne savaient pas. Vous pouvez pas vous imaginer dans le cadre de l'examen, ça change radicalement le résultat. Heureusement, dans le cadre du Bepecaser, il n'y a pas de problème d'emblée, à priori…[…]… Avec les inspecteurs du permis de conduire, c'est vraiment difficile. Et alors avec les inspecteurs coordonnateurs, c'est la catastrophe. Moi j'en ai connu deux. J'ai eu des collègues également qui ont des inspecteurs coordonnateurs, c'est la catastrophe aussi. En plus ils ont un esprit formaté par le ministère des transports, quand ils sortent de leur formation, il y a quelque chose, avec tous les coordonnateurs que j'ai connu, je n'ai jamais eu de problèmes, mais avec les inspecteurs holala, si nous nous étions laissés faire, bien sûr que ça ce serait ressenti ; les examinateurs venaient me voir en me disant : " vous vous rendez compte, on estime que ce candidat mérite 12, X ne veut pas qu'on lui mette la note 12 ! ! ! ", c'était terrible, ça a été un tollé général, tout le monde évitait de faire appel à cette personne. Heureusement qu'est arrivé un suppléant par la suite qui est l'actuel coordonnateur.* [question : un problème de personne ?] *Non. On a eu ensuite un problème avec un délégué. En fait le problème qui ressort, est toujours le même, il vient du fait qu'au plan réglementaire, le préfet organise l'examen, le préfet désigne les examinateurs, le préfet désigne le jury, le préfet convoque les candidats, instruit les dossiers, etc. c'est au plan réglementaire. Après, le coordonnateur qui est là pour s'assurer de l'harmonisation, pour s'assurer que la réglementation est appliquée, pour s'assurer etc. c'est le conseiller pédagogique du préfet. C'est très clair. Je veux dire, la réglementation est très claire à ce sujet. Eh bien quand vous avez à faire avec des inspecteurs, ils ne connaissent pas leur place, il y a toujours cet excès de pouvoir, vous allez trouver que j'exagère, quand je vous dis que ceux qui viennent au Bepecaser ne l'ont pas (cet esprit mauvais). "* (Préfecture, service du Bepecaser)

LE BAFM

Extraits d'entretien choisis

Au sein de la profession, une certaine tendance se dégage pour reconnaître : le niveau élevé du BAFM ; sa non reconnaissance en dehors du métier ; que son obtention nécessite beaucoup de travail (il est très sélectif) ; mais que les contenus de formation ne sont pas forcément appropriés ni à la réalité des pratiques, ni aux besoins en termes de connaissances théoriques.

Un diplôme sélectif.

* *" Ca a été le diplôme sur lequel j'ai le plus travaillé, le BAFM ; il m'a demandé un travail énorme en termes de contenus. Le problème du BAFM, c'est qu'il y a un gros travail de contenu, mais par contre, il n'y a pas un travail qui soit demandé sur la posture du formateur, c'est que les sciences humaines et sociales sont oubliées dans le BAFM on va dire […]…mais pour moi le BAFM a vraiment été un examen très difficile qui m'a demandé une grosse, grosse implication. Je crois que je faisais à l'époque une semaine tous les 15 jours à Nevers, donc deux semaines par mois en moyenne, mais avec un gros travail personnel à la maison. Ca a été pour moi le cursus le plus difficile, alors qu'il n'est même pas reconnu, le BAFM n'est même pas reconnu au niveau IV, quoi. Donc, je prends l'exemple du droit, vous avez le droit constit', le droit civil, le droit pénal, le droit du travail, donc tout ça à ingurgiter, sans savoir sur quoi vous allez tomber, c'est à dire qu'il n'y avait pas de programme défini ; avec une spécification de l'examen un peu particulière : en psychopédagogie, vous savez pas si on est sur l'apprentissage, sur l'évaluation, le psycho social, la psycho cognitive, on ne sait pas, on mélange tout un petit peu ; donc du coup on a du mal à rechercher des référentiels théoriques là-dessus, ça été un petit peu quand même difficile….mais dans tous les cas, toujours est-il c'est que j'ai eu d'autres formations pour réussir l'examen. Au niveau du BAFM, du diplôme de formateur, c'est vraiment… les théories de l'apprentissage c'est fait en demi-journée c'est un grand maximum et en plus, on les énonce, c'est à dire qu'on ne regarde pas un petit peu le travail qu'il y a derrière….c'est encore pire dans le Bepcaser, c'est à dire que les moniteurs sont le reflet de ce qu'on leur apprend ; mais ils sont aussi le reflet de ce qu'attend la société "* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

Un diplôme " sans niveau "

* *" Alors l'autre protagoniste du système, c'est le centre de formation de moniteurs. Le CFM, c'est un moniteur qui a passé un examen, qui est sélectif– ils en accordent une douzaine*

par an de ces diplômes -, c'est un diplôme qui n'a aucune reconnaissance de l'EN, qui ne confère aucun niveau ; en réalité, c'est un concours qui ne dit pas son nom, et avec ce diplôme là, que j'ai personnellement, je peux ouvrir un centre de formation de moniteur, c'est à dire produire des moniteurs : on produit en 4 mois des moniteurs. Et une fois qu'on a ce diplôme, et bien on cherche à gagner sa vie ; et on ne regarde pas s'il y a un besoin de moniteurs : on essaye d'avoir des inscrits et on les appâte par n'importe quel moyen. Et ça, c'est lamentable aussi. Dans à peu près tous les pays, et même dans beaucoup de professions, on adapte l'emploi aux besoins du marché du travail. Nous, c'est le contraire : on adapterait plutôt la structure de l'auto-école à un marché de l'emploi dégradé et à ce besoin qu'ont les formateurs de moniteurs de survivre. " (EC, BAFM, syndicaliste).

…un " fourre-tout ? "

* *" N'importe qui peut faire de la préparation au BAFM…..ha vous voulez dire le programme? Vous parlez du programme? …..Alors tout le monde peut faire de la formation au BAFM, même ceux qui n'ont pas le BAFM…. En ce qui concerne le BAFM lui-même, on ne prend peut-être pas en compte suffisamment l'expérience professionnelle, qui a son importance dans ce métier, surtout à destination de quelqu'un qui se propose de former des moniteurs. A1ors le BAFM c'est un petit peu aussi le fourre-tout parce que donc, au départ ça permet de former les moniteurs, mais ça permet aussi de faire du permis à points… Voilà, on sait que le BAFM, il en sort une vingtaine tous les ans, on arrive à maintenir à peu près l'effectif…. Mais il y a une crise là encore, une crise du BAFM vu l'inflation des stages de récupération des points….enfin la demande, la demande croît à toute vitesse, donc là encore, on risque de manquer de BAFM ".* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

Un filtre efficace et un passe élitiste

Etant donnés que les cursus sont incomplets, qu'il n'existe pas (ou pas encore vraiment) de diplômes élevés en sécurité routière, le BAFM est le sésame improvisé pour toute activité qui s'éloigne du métier de base, celui d'enseignant. On y recourt même quant il ne s'agit pas d'aller vers la formation de moniteurs de manière exclusive.

* *" Ça* [L'absence de Sciences Humaines et Sociales dans le programme du BAFM] *a d'abord créé un manque qui me permettra après de partir sur des cursus universitaires ; et en même temps, donc ça m'a permis socialement de valoriser, parce que du coup j'avais, entre guillemets, le diplôme le plus élevé de la profession ; et surtout, financièrement, de faire beaucoup d'autres choses. Donc ça veut dire que ça été pour moi vraiment l'ouverture, avec le BAFCRI sur autre chose que l'auto-école ".* Question : Quand vous dites que le BAFM vous a

"ouvert", ça veut dire que c'est la possession du diplôme qui vous ouvre des portes ou c'est ce que vous avez appris? *“ Non, franchement, il faut être honnête, c'est pas le contenu qui…. Légalement, pour pouvoir faire certaines actions, il faut être titulaire du BAFM ; ne serait-ce que pour pouvoir former des BEPCASER, pour pouvoir animer des permis à points, donc soit BAFCRI, soit BAFM, soit psychologue… avec notamment quelques particularités en ce sens que, du coup, après le travail vient…. Quand quelqu'un recherche, entre guillemets, un spécialiste de SR, comme ça n'existe pas, et bien on regarde quoi? On regarde le diplôme et la compétence, on suppose que ce diplôme là amène une compétence particulière en termes de SR ”* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

Mais une reconnaissance qui ne dépasse pas le cadre de la profession

* Bien que sa difficulté soit reconnue parmi les membres de la profession, il ne conduit pas à une reconnaissance plus vaste. Confronté à d’autres interlocuteurs, clients potentiels d’une entreprise, ou d’une collectivité, le titulaire du diplôme se voit contraint d’expliquer ce que recouvre son diplôme. Et il ne peut d’ailleurs pas s’appuyer sur le contenu du programme couvert par celui-ci, qui s’éloigne de fait d’un bon nombre d’activités auxquelles il est associé actuellement.

* Question : Donc, il y a une reconnaissance forte dans la profession, mais pas une reconnaissance "sociale" en termes de niveau de diplôme? *“ Tout à fait, voilà. Et pas de reconnaissance non plus au niveau social, au niveau entreprise par exemple, c'est à dire que quand je suis arrivé à la Fac, quand j'ai dit “ voilà j'ai mon BAFM ”, on m'a dit “ vous avez quoi? Le BAFA ?” grosso modo, c'est à dire que : c'est quoi ce truc? ”* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

Un titre nécessaire pour développer des activités nouvelles, mais des cursus de formation inadaptés.

* *“Là je suis en train de valider mon DESS de psycho en ce moment…. Alors pourquoi je passe mon DESS, là, c'est simplement parce que…jusqu'à la licence ça m'a intéressé, la maîtrise, j'ai eu l'impression de revivre ma maîtrise de russe, vraiment beaucoup de méthodologie, notamment à [Telleville], sur l'expérimental et la clinique c'est un peu particulier donc ça m'a un peu gonflé pour pas dire autrement… et il a fallu que je me le retape en sciences de l'éducation… et le DESS c'est simplement pour avoir le titre de psychologue parce que dans le cadre de ma structure, je suis en manque de psychologues en SR et donc c'est pour pouvoir les cas échéant faire un remplacement ; autant le DU c'est pour ce que ça*

m'apporte, autant le DESS de psychologie c'est vraiment parce que, dans ma structure, j'en ai besoin ” . (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

Dépasser la routine et l’usure, mais aussi progresser financièrement

* *“ Mais j'avais l'impression de tourner en rond dans ce métier là, à faire de la voiture et du code de la route. Ensuite, aussi parce qu'il me semblait quelques parties en termes d'animation, de formation initiale ; on me demandait d'animer des RV pédagogiques au niveau de l'AAC, la conduite accompagnée, et donc je me trouvais pas très dans le coup ; justement, le BAFCRI est un diplôme d'animateur, et donc j'ai fait une formation pour pouvoir obtenir ce diplôme. Suite à ça, deux ans après j'ai passé le BAFM pour être formateur de moniteurs. Donc là, je suis allé presque pendant un an à Nevers pour me former ; j'ai réussi ce diplôme aussi.”* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

* *“ En fait la demande pour évoluer, pour réfléchir, demande de formation, etc., c'est une demande vraiment financière, etc…. même pour les BAFM, c'est assez surprenant : c'est en même temps une demande de reconnaissance et en même temps, ils ne veulent pas se mettre en projet, avancer… c'est vraiment surprenant la profession ”* (EC, BAFM, formateur Bepecaser).

UN DIPLOME UNIVERSITAIRE EXPRIMENTAL

Résumé entretien responsable pédagogique filière DU et Licence SR[44]

Dans une des universités de PACA, sont expérimentés un DU et une licence Sécurité routière depuis deux ans (2003). Ils naissent de la rencontre de son initiateur – Mr T., un dirigeant d'association de formation à la SR, BAFCRI, BAFM et diplômé lui-même de l'enseignement supérieur -, du Ministère, d'une université, de son département de sciences de l'éducation et de son actuel responsable pédagogique, auteur d'une thèse sur l'alternance qui confie : *" je ne suis pas du monde de la sécurité routière mais on s'est mis autour de la table et on a créé cette filière. Au départ, on ne devait faire que la licence et puis très vite on a vu que les gens n'avaient pas le niveau pour accéder à la licence, on a été obligés de faire le niveau en dessous, le DU pour que les gens puissent avoir le niveau .. du coup on a créé les deux diplômes en même temps ".*

Pour l'année en cours, 18 élèves sont inscrits en DU (28 la promotion précédente) et 23 en licence (18 la dernière promotion). L'objectif de la plupart des candidats au DU est bien la licence, à laquelle la grande majorité s'inscrit une fois ce premier diplôme obtenu. 55% des candidats sont dits recrutés en consultant le site du département, le Ministère diffusant de son côté une information sur l'existence de cette filière *" via certains journaux spécialisés, comme " Axe ", de l'INRETS ; vous voyez là, par exemple, il y a une pub pour un master en RP et dans deux ou trois revues spécialisées en sécurité routière et puis Mr T. a fait un très gros travail parce qu'il côtoie beaucoup de monde, et puis le bouche à oreille fonctionne " .*

" En fait, la formation s'adresse surtout à des moniteurs d'auto-école, parce qu'on fait de la formation de formateurs, donc c'est des moniteurs, ou aussi des gens qui font de la prévention des risques dans les lycées ou collèges, ou même en primaire. Du coup, on a des formateurs qui avaient un niveau bac+2, qu'on a intégrés en licence, et des moniteurs qui n'avaient pas le niveau bac +2, et c'était la majorité des moniteurs, ceux là on les a intégré en DU "

Reconnu par le Ministère de la Formation Professionnelle au niveau IV, le Bepecaser n'est pas considéré comme suffisant par l'université pour donner accès à une licence professionnelle. La validation des acquis n'est pas jugée suffisante non plus par l'instance universitaire comme mode d'accès. Pour les enseignants de la conduite qui n'ont pour seul niveau que le Bepecaser ou le Bafm, le DU est le seul moyen d'accéder à la licence. Son public

[44] Cet entretien a été réalisé par C.Labruyère du Cereq.

est donc " *soit des moniteurs, soit des gens qui font du permis à point ou qui font des formations dans les écoles* ", et aussi des inspecteurs du permis. Ils visent en général à " *travailler sur leurs pratiques, certains avec comme objectif de passer le BAFM par exemple...[…]… en fait ils espèrent un tremplin … […].. ils veulent avoir une formation diplômante…[…]…On est sciences de l'éduc'. Nous, on enseigne pas une matière ; du coup déjà ils sont formateurs et ce qu'ils cherchent, c'est améliorer leur pédagogie, leur pratique, parce qu'ils ont des élèves qui leurs posent problème ou .. en fait c'est plus améliorer leur pratique .. ils sont pas venus chercher à changer de métier …[…]…pour les moniteurs, c'est plutôt améliorer leurs pratiques, ou faire le BAFM , pour faire du permis à point, ..pour avoir une autre activité en parallèle, vous voyez , mais c'est toujours très ciblé. En fait, pour le BAFM, ils n'ont pas besoin de la licence .. mais ils veulent améliorer leurs pratiques , sachant qu'ils ont réfléchi à comment ils pourraient évoluer, mais aujourd'hui ils n'ont pas trop de réponse…[…]… On a eu la déléguée interministérielle qui est venue, en juin. Ils ont discuté avec, ils ont fait des propositions d'évolution, ils ont fait un courrier où ils disent : est-ce que le fait d'avoir une licence, on sera reconnu, on sera mieux payé ? C'est encore en construction, ils ne verbalisent pas ce qu'ils pourraient faire. Pour certains, ils disent : on aimerait bien progresser, mais ils savent pas vers quoi ..[…]…pour le moment on n'a que des professionnels, soit des gens qui sont salariés des associations, soit des exploitants ou salariés d'auto-école…[…]… sinon j'ai été contactée par des gendarmes, des motards, qui souhaiteraient dans le cadre de leur reconversion faire de la prévention en école, ils vont faire la licence .. il y en a aussi des conseillers municipaux, qui voudraient faire la formation mais qui n'ont pas de financement, parce qu'ils font de la prévention dans les écoles, mais pas des gens d'entreprises…[…]…Nous ce qu'on essaye de faire dans la formation, c'est élargir leur regard sur le monde de la sécurité routière, parce que les moniteurs, ils sont très axés sur ce qu'ils font .. peut être parce que c'est un secteur qui est jeune*

Pour les stages pratiques, obligatoires durant la formation " *c'est eux qui se débrouillent. On les encadrent dans la formation, dans la régulation de stage, on leur conseille de faire des stages, mais ceux qui ne peuvent pas , notamment ceux qui ferment leur auto école pour faire leur formation, on ne peut pas leur dire de faire encore six semaines de stage. Alors ils font le stage sur leur lieu de travail et on leur fait faire des enquêtes sur leur milieu pour les faire sortir un peu de chez eux .. on leur demande de rencontrer dix personnes sur une problématique qui les intéresse .. par exemple pour les inspecteurs, c'était sur l'évaluation, pour voir comment d'autres, ailleurs, évaluent, dans d'autres domaines différents .. et nous on les suit ..*

Il n'y a quasiment pas pour l'instant (le DU en est à sa troisième promotion) de retour d'expérience intelligible permettant d'observer des filières susceptibles de valoriser le diplôme : *" Mais c'est vraiment en construction : les questions qu'ils se posent, c'est : quel devenir avec ce nouveau diplôme ? vers quoi évoluer ? il n'y a pas de révolution, pas de réorientation précise…[…]… Nous notre mission de départ, c'était de faire en sorte que des gens qui n'avaient jamais fait de pédagogie en fassent , c'est l'objectif du département ".*

La responsable pédagogique de la filière reconnaît ne pas avoir pris connaissance des référentiels du Bepecaser ni du BAFM. Loin de nier l'existence de pédagogie dans ces formations, elle précise : *" oui, mais c'est de la pédagogie par objectif, c'est comment je vais obtenir mon objectif et nous on est sur l'individualisation, la construction de la personne, l'accompagnement de ses projets .. donc c'est pas le même type d'enseignement, dans un on fait de l'enseignement, dans l'autre on fait de la formation, donc c'est complètement différent ".*

Autres témoignages

Le DU comme mode d'évitement de la phase d'admissibilité du BAFM

** " Bon, je vous ai dit que j'allais m'inscrire au DU de [Telleville]. C'est pour ne pas passer le BAFM…..pour le permis à points, mais pas que pour ça, pour faire de la formation de moniteur aussi : pour que je puisse avoir une structure où je puisse faire de la formation de futurs moniteurs, et non pas des élèves. Or si je n'ai pas ce diplôme là, je ne peux pas le faire….. Ha ben là, je les formerai ici, à [Autreville]: je monte mon bureau…..une école de formation de moniteur, et puis à côté de ça faire du permis à points…. Ça m'ouvrirait les portes de plein de choses, quoi…[…]…Non, c'est un défi….mais c'est aussi parce que ça fait longtemps que je fais ça, il faut que je fasse autre chose maintenant….. et puis ça me permettra de faire le permis à points forcément….. Les gens qui sont BAFM, on leur demande leur avis sur pas mal de choses. Donc, bon, ils vont un petit peu au Ministère voir un peu comment ça se passe "* Question : Mais l'objectif étant le BAFM, pourquoi le DU? *" Pourquoi le DU? Ben, je passe par le niveau universitaire pour vraiment me remettre à niveau. Parce que ça fait tellement longtemps que j'ai fini mes études….. depuis 70 que j'ai passé…oui, après le bac, donc, que je n'ai pas eu….il faut que je me remette au niveau…. Donc, mon ami XX …qui est référent national, m'a dit : " Tu ne t'en sortiras pas si tu passes par la licence directement ". Donc je passe par le DU, et l'année 2006/2007, donc, la licence ; et l'année d'après, le BAFM. Donc, en passant par le DU et la licence, ça m'exempte en fait de la première partie du BAFM, qui est pour moi la plus abstraite : tout ce qui est décrets, arrêtés, etc…. le droit, s'il fallait que je l'apprenne, je ne sais pas si j'y arriverais… Donc, si je passe la licence, la seconde partie qui*

me resterait au BAFM, c'est vraiment du concret, c'est ce que je fais tous les jours….. en plus approfondi certainement, mais c'est ce que je fais tous les jours : donc ça je peux le toucher, je peux le palper. Alors que la première partie… " (EC, exploitante).

Un public qui cherche sa voie ?

** " Ce qu'essaye de faire [l'université] ; mais la clientèle de [l'université], à mon avis, scolairement parlant, c'est plus des gens de terrain, c'est pas des gens qui ont des bacs+ 2 ou +3, etc. , donc il y a peut-être une difficulté ; et quand je leur ai fait faire un tour de table, je me suis aperçu que la totalité étaient soit des anciens moniteurs d'auto-école, soit des policiers municipaux un peu découragés… voilà, mais la grosse majorité, la motivation première c'était parce qu'ils se cherchaient à mon avis : il y en avait quand même qui avaient 26 ans, 27 ans… ils se cherchent à 26 ans, 27 ans, ce qui quand même peut poser un problème, parce que quand on ne s'est pas posé à 26-27 ans…. C'est vrai que nous, on a eu la chance, quand je suis sorti de l'école d'ingénieur, j'avais mon poste le lendemain…. Et là, je leur ai fait faire un tour de table un peu rapide, il y avait un peu pour certains, j'ai en mémoire quelqu'un de Limoges, la déception qu'ils ont trouvé chez des élus peu motivés… donc étonnés de voir un élu motivé… si vous voulez, à midi et demi, on a terminé dans les applaudissements en disant "un élu, vous alors, vous y croyez, etc…", ils m'ont demandé plein de renseignements…..Oui mais ce qui est un peu décevant par exemple, il y a des gens qui ont travaillé comme policiers municipaux et essayaient de travailler avec l'éducation nationale, ils n'avaient même pas les documents de base de l'Education Nationale, me les demandant, c'est quand même un peu fort "* (IDSR, adjoint de maire, intervenant DU).

ANNEXE 6 - L' illustration d'un clivage public/privé révélateur

Extrait d'entretien

Cet extrait d'entretien nous paraît illustrer de manière idéal-typique la fracture, au moins informationnelle, entre deux des mondes de la sécurité routière : l'Etat, déconcentré, représenté par un coordinateur départemental de sécurité et son adjoint, et les enseignants de la conduite.

Le chercheur : " Comment intégrer ce que vous faites dans les enseignements des enseignants de la conduite? "

Le CDSR adjoint : " Cette année, on fait partie du jury justement des Bepecaser. Quand on voit les mémoires des candidats sur le volet SR, ben les candidats ne sont pas au courant de comment ça se passe. Nous, on ne peut pas intervenir "

Le CDSR : " Mais qu'est-ce qu'ils suivent comme formation, les moniteurs d'auto-école ? ".

Le chercheur : " La préparation au Bepecaser… "

Le CDSR : " Et qui c'est qui enseigne? "

Le chercheur : " Des titulaires du BAFM, etc… ".

Le CDSR : "Donc le moniteur d'auto-école, il suit une formation finalement avant de passer le Bepecaser ? Donc ça serait bien qu'on essaye de les voir, ces centres de formation, pour travailler avec eux. Alors ce qui est souvent mis en en avant, c'est que bon, on le disait tout à l'heure, c'est quand même très commercial : il y a des volets qui ne sont pas du tout évoqués dans l'enseignement de la conduite. On apprend à maîtriser la voiture, et puis c'est tout … parce qu'on n'a peut-être pas le temps non plus ".

Le chercheur : " Mais n'avez-vous pas, par exemple, regardé du côté des contenus des programmes de formation au Bepecaser les messages en termes de SR? "

Le CDSR : "Mais pour la pédagogie en salle, on n'a pas qualité pour intervenir. Mais l'auto-école qui va bien faire son travail, le client elle va le garder combien de temps? Ca va lui coûter combien au gars? Alors que l'auto-école d'à côté, elle va dire " mais moi, en deux fois moins de temps, avec deux fois moins d'argent je vous forme au permis de conduire ". Nous, on est un peu des spécialistes de la SR, quand on retombe un peu plus bas et qu'on se dit : au lieu de dépenser 4 000 euros, vous en dépensez 2000, bon c'est sûr qu'on a quand même une idée derrière de la sécurité, mais pour les gens qui ne sont pas sensibilisés comme nous, qu'est-ce qu'ils disent ? Donc ça, c'est un souci. Moi je pense que peut-être que certaines auto-écoles souhaiteraient bien s'aligner sur une qualité réelle de la formation, mais à condition de ne pas perdre des clients, à condition de ne pas perdre de l'argent. "