



HAL
open science

L'application de la matrice GDE et du REMC (Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne) dans le système national d'éducation à la route.

Eric Verzele

► To cite this version:

Eric Verzele. L'application de la matrice GDE et du REMC (Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne) dans le système national d'éducation à la route.: Perspectives de recherches. 2014. hal-01135750

HAL Id: hal-01135750

<https://hal.science/hal-01135750>

Preprint submitted on 25 Mar 2015

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.

**L'application de la matrice Goal for Driver's Education et du REMC
(Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne) dans le système
national d'éducation à la route**

PERSPECTIVES DE RECHERCHES

Recherche menée par Monsieur Eric VERZELE, commandant de police, chargé de mission de sécurité routière au Pôle d'Appui de Sécurité Routière de l'Ile de France,

SEPTEMBRE 2014

1	PARTIE I : PRATIQUE ET PROBLEMATISATION	4
1.1	Les acteurs publics en charge de l'éducation et de la sécurité routières : Identification des organisations publiques en charge de l'éducation et de la sécurité routières – Rôles et fonctionnement –	7
1.1.1	Au niveau européen	7
1.1.2	Au niveau national	8
1.1.3	Au niveau local	10
1.2	Un concept de sécurité routière trop souvent considéré comme secondaire dans la lutte contre l'insécurité	14
1.2.1	La sécurité routière : Partie intégrante du concept de sécurité ?	14
1.3	Une organisation transverse, multi culturelle et pluri professionnelle : Les Pôles d'appui de sécurité routière (PASR)	18
1.3.1	Rôle et description des PASR	18
1.3.2	Le Point d'Appui National pour la Gestion des Outils de Formation (PANGOF)	21
2	PARTIE II : DETOURS THEORIQUES	23
2.1	Introduction	23
2.2	IMPACT DES REPRESENTATIONS SOCIALES SUR LA COMMUNICATION	24
2.2.1	Naissance d'un mythe	26
2.2.2	L'Inéluçtabilité des représentations	26
2.2.3	La théorie du noyau central	27
2.2.4	Utilisation des théories des représentations sociales	28
2.2.5	Une modélisation de la communication	30
2.2.5.1	Genèse des habitus de communication	30
2.2.5.2	D'autres modèles de communication	33
2.2.5.3	Communication en vue du changement : une adaptation du modèle de Palo Alto.	36
2.3	L'ORGANISATION	40
2.3.1	Quel type d'organisation ?	40
2.3.2	Spécificités de l'entreprise « réseau »	41
2.3.3	Les notions de pouvoir et d'autorité dans les organisations	43
3	PARTIE III : Travail méthodologique de corroboration	47
3.1	LE RECUEIL DE DONNEES	49
3.1.1	Choix de la méthode	50
3.1.2	Choix du type d'entretien	50
3.1.3	Construction d'une grille d'entretien (cf.annexe)	51
3.1.4	Choix du public	52
3.2	LE TRAITEMENT DES DONNEES	52
3.2.1	Thématiques initiales et contours de critèrisation	53
3.2.2	Unité de numération dans l'analyse de contenu	53
3.2.3	Définition des critères	54
3.2.4	Biais	56
3.3	ANALYSE DES ENTRETIENS	57
3.3.1	Analyse de l'entretien du sujet 1 (cf. Annexe)	57
3.3.2	Analyse de l'entretien du sujet 2 (cf. Annexe)	60
3.3.3	Analyse de l'entretien du sujet 3 (cf. Annexe)	62
3.3.4	Analyse de l'entretien du sujet 4 (cf. Annexe)	64
3.3.5	Analyse de l'entretien du sujet 5 (cf. Annexe)	68
3.3.6	Analyse de l'entretien du sujet 6 (cf. Annexe)	72
3.3.7	Analyse de l'entretien du sujet 7 (cf. Annexe)	75
3.3.8	Analyse de l'entretien du sujet 8 (cf. Annexe)	78
3.3.9	Analyse de l'entretien du sujet 9 (cf. Annexe)	82

3.4	SYNTHESE	85
3.5	CONCLUSION DE LA III^{ème} PARTIE	87
Conclusion générale :		90
Bibliographie		93

1 PARTIE I : PRATIQUE ET PROBLEMATISATION

Tout l'intérêt de ce travail vise à faire le constat du présent, de l'existant, en utilisant les données officielles thématiques pour établir le socle du travail, son squelette. Puis d'étayer, à partir des pratiques de terrain, des hypothèses et présupposés (partie pratique), des travaux d'auteurs dans le champ de la sociologie des organisations, de la systémique, de la pensée complexe (partie théorique), afin de confirmer ou d'infirmer ceux-ci.

La méthodologie quant à elle, empruntera aux techniques d'entretien, à l'analyse de contenu pour corroborer ou non les hypothèses issues du questionnement initial.

L'organisation de la sécurité routière particulièrement en France est une organisation complexe, voire compliquée, mettant en action un trop grand nombre d'acteurs aux cultures professionnelles trop différentes et engendrant un trop grand nombre d'enjeux quelquefois à l'opposé les uns des autres. Un positionnement de la sécurité routière pas toujours en adéquation avec le concept même de sécurité, souvent traité de manière à priori pragmatique, de manière mécaniciste et analytique. Or les analystes institutionnels montrent que, en tenant pour compliqués des problèmes complexes et en les traitant par des méthodes analytiques, on les a rendus plus complexes encore¹.

Nous saisissons l'opportunité qui est celle de la toute prochaine mise en œuvre de la matrice GOAL OF DRIVERS EDUCATION (GDE) nous venant de Finlande, introduite dans la recherche en sécurité routière en 1999 et déclinée en France sous la forme d'un référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne (REMC), officiellement mis en œuvre le 1^{er} juillet 2014 après sa mise en forme d'Arrêté Ministériel et sa publication au Journal Officiel de la République Française le 6 Juin 2013.

C'est bien à partir d'un premier fait concret, un acte officiel du gouvernement daté du 13 juin 2013 par sa publication au Journal Officiel de la République Française, que nous entamons un tour de France en vue d'explorer les conditions de mise en œuvre d'une volonté politique toute récente en matière d'éducation et de sécurité routières. Bien loin des réformes

¹ La modélisation des systèmes complexes, Lemoigne, p 19

catégorielles, ciblant une profession, un objectif particulier, une partie de « l'histoire », le référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne est issu d'une réflexion profonde et systémique émanant des chercheurs les plus éminents en matière de sécurité routière². Sans doute pour la première fois dans l'histoire de la sécurité routière dans son acception la plus large, sans doute la plus globale comme pourraient le définir les concepteurs de la pensée complexe.

Peut être la dénomination de la matrice Goal of Drivers Education, qu'en donne J.P ASSAILLY, sous la forme évocatrice d'ŒUF (Objectifs de l'Education de l'Usager Finalisés) dans un objectif de la défense de la francophonie, va-t-elle au-delà de ce très louable but tant il s'agit d'une véritable gestation d'un nouveau modèle d'éducation de l'utilisateur-citoyen dans un vrai continuum éducatif à philosophie socratique visant si ce n'est plus, au moins autant, le « savoir-être » du citoyen, du responsable, de l'Homme, que les simples compétences techniques et réflexes de l'utilisateur-conducteur.

Peut être peut-il être espéré un changement fondamental, une métamorphose, telle que la décrit (et l'espère) Edgard Morin dans l'ensemble de ses œuvres ?

Peut être éviterons nous, au moins aux commandes de nos véhicules, de passer de notre état d'Homo-sapiens à celui d'Homo-demens ?

Le deuxième fait concret date lui, du 15 mai 2014 ; Le Président de la République a annoncé une simplification du permis de conduire « pour tous les jeunes mais aussi pour la population », lors d'une visite consacrée à la jeunesse et à l'apprentissage à Villiers-le-Bel (95), le mardi 6 mai dernier. Il s'agira de « simplifier la procédure, simplifier les inscriptions, simplifier aussi lorsqu'il y a échec [...] la nouvelle chance de passer le permis sans que s'écoule un délai trop long » a déclaré François Hollande. Un groupe de travail relatif aux délais d'attente des candidats au permis de conduire avait remis en avril 2014 au ministre de l'Intérieur des propositions allant dans ce sens.

La simplification d'un système très complexe, celui de l'éducation à la route et de la sécurité routière est au cœur du débat, au niveau le plus haut de l'Etat, acteur principal de la politique de sécurité routière.

² Prof. Esko Keskinen et Mika Hatakka, Université de Turku (Finlande), Prof Claude GOT, spécialiste de santé publique, Jean Pascal ASSAILLY, chercheur à l'IFSTTAR...).

Le troisième fait concret est d'actualité. Il s'agit de la réforme territoriale. Initiée en 2010, le gouvernement actuel compte bien la mener à terme. En France, plus de 31.500 communes ont moins de 2.000 habitants (communes dites rurales), dont 3.608 en ont moins de 100. Quand 255 en ont plus de 30.000, 11 dépassent les 200.000 habitants. Il existe aussi 2.599 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, regroupant 35.041 communes, 101 départements (dont cinq situés en Outre-mer), 27 régions (dont 5 situées en outre-mer) auxquelles il convient d'ajouter cinq territoires à statuts spécifiques (Nouvelle-Calédonie, Terres australes et antarctiques françaises et l'île de Clipperton). Aujourd'hui, Il vient s'y ajouter une dizaine de métropoles, dont le territoire de certaines se substitue à celui d'une partie du département.

Ce constat n'est pas du tout éloigné de notre sujet et de la problématique. Chacune des collectivités citées sont des acteurs publics de sécurité routière de premier plan et participe pleinement à la complexité du sujet.

Le quatrième fait concret est lui aussi tout à fait récent et concerne l'accidentologie du mois d'avril 2014. Avec 255 tués en avril 2014, contre 236 en avril 2013, soit +19 personnes, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) enregistre une hausse de la mortalité routière de 8,1%. Les accidents corporels augmentent de 7,3%, 4 744 contre 4 420 en avril 2013, soit +324 accidents corporels. Le nombre des personnes blessées s'élève à 5 900 contre 5 481 en avril 2013, soit 419 blessés supplémentaires (+7,6%).

Le nombre de personnes hospitalisées, 2 159 contre 1 999 en avril 2013, augmente de 8%, soit +160 personnes.

Problématiques juridique et organisationnelle, problématique économique et politique, et enfin problématique humaine, s'enchevêtrent ; Ainsi le champ d'études est étendu et il nous semblait nécessaire avant tout autre chose de faire un état des lieux de la situation actuelle concernant les interactions entre les acteurs publics de la sécurité routière en France et les directives prochainement mises en œuvre. En effet, la multiplicité de systèmes et de réseaux, la dichotomie existant entre une loi de marché sur un secteur marchand (résultats des auto-écoles...) et un projet de société (niveaux supérieurs de la matrice GDE) risquent d'engendrer la complication dans la mise en œuvre efficace du REMC.

Une question de départ, des ébauches de réponses appuyées par des auteurs, confirmées par des expériences, un vécu professionnel. Mais suscitant néanmoins un questionnement plus profond.

Les directives Européennes imposent aux pays membres, la mise en place de la matrice GDE dans l'apprentissage de la conduite de véhicules terrestres à moteur, mais plus largement encore dans l'apprentissage de nos déplacements. La France décline ces directives sous la forme du REMC qui sera mis en application dès le 1^{er} juillet 2014.

A quelques mois de sa mise en application, les textes, parus au JORF le 13 juin 2013 sont-ils connus des acteurs publics de sécurité routière ? Ceux-ci sont –ils prêts à collaborer avec les professionnels de l'éducation à la route et plus particulièrement avec le monde des auto-écoles.

En fonction de l'étude et des analyses qui en seront tirées, il faudra s'interroger sur le type d'organisation qui paraîtrait le plus efficient pour l'application du référentiel d'éducation à une mobilité citoyenne, et au-delà, d'un meilleur vivre ensemble.

Nous proposons dans cette partie un décryptage du réseau des acteurs publics de sécurité routière.

1.1 Les acteurs publics en charge de l'éducation et de la sécurité routières : Identification des organisations publiques en charge de l'éducation et de la sécurité routières – Rôles et fonctionnement –

1.1.1 Au niveau européen

La sécurité routière est une préoccupation de longue date des instances européennes. Toutefois, cette préoccupation est devenue majeure à compter de 2003, ou le pendant d'un PDASR*³, appelé « Plan d'Action pour la Sécurité Routière » a été lancé avec pour objectif la réduction de moitié du nombre de morts sur les routes d'Europe.

Ce plan situé au delà des champs de collaboration habituels des pays partenaires (notamment dans les domaines scientifiques et techniques, réglementaires et normatifs) visait, à l'instar des PDASR, des actions de prévention et d'éducation, notamment des publics jeunes, cible principale au vu de la mortalité importante constatée dans la majorité des pays européens.

Il associait les associations internationales telles l'AIPCR*⁴, la Prévention Routière

³ Plan départemental d'actions de sécurité routière

⁴ Association mondiale de la route

Internationale ou l'Association Européenne des Transports.

J'ai pour ma part représenté la France à BERLIN au cours d'une semaine de séminaire organisé par le TISPOL*⁵. Il s'agit d'une organisation regroupant 29 pays, qui s'est donné pour mission de réduire le nombre de décès et de victimes sur les routes européennes. Pour cela, les pays membres envoient annuellement en séminaire en vue d'échanges d'expériences, les policiers les plus spécialisés en police et sécurité routière.

Pour autant, seules les thématiques sur lesquelles se fondent la répression d'une manière générale, sont abordés dans ces regroupements internationaux.

1.1.2 Au niveau national

En France, l'Etat est le premier acteur public de la sécurité routière. Notamment depuis le 14 juillet 2002 ou le président de la République au cours d'une allocution solennelle a fait de cette thématique, un chantier présidentiel, au même titre que la lutte contre le cancer ou la politique d'inclusion des personnes handicapées dans la société.

En tant que technicien et praticien de la sécurité routière, j'ai pu constater sur le terrain la nouvelle dimension de cette thématique. Chacun des décideurs des institutions impliquées dans celle-ci, redoublait d'ardeur, les moyens, jusqu'alors limités, devenaient très importants. Il n'était plus ridicule, au sein d'une organisation, de « s'occuper » de sécurité routière.

La sécurité routière était portée en tant que projet par le chef de l'Etat en personne.

Les ministères participent globalement et dans chacune des compétences qui leur sont propres à la politique nationale de sécurité routière. Ils sont rassemblés pour cela dans le Comité Interministériel de Sécurité Routière. Créé en 1972, ce comité regroupe sous la présidence du Premier Ministre l'ensemble des ministres principalement concernés par la lutte contre l'insécurité routière. Il se

réunit périodiquement pour décider des grandes orientations et des mesures essentielles qui constituent la politique nationale de sécurité routière.

Ce sont ainsi les ministères de l'intérieur pour la direction et la coordination des forces de l'ordre, de la justice pour tout ce qui peut toucher aux procédures judiciaires, aux sanctions, des transports pour tout ce qui concerne les infrastructures, des finances pour la gestion des produits des amendes, de l'éducation et de la jeunesse pour tout ce qui a trait à l'éducation routière –au moins obligatoire-, de la solidarité et de l'emploi pour la gestion des préventions et des conséquences d'accidents. Hors ces ministères « majeurs » en matière de sécurité

⁵ European Traffic Police Network- Crossing Borders to Save Lives

routière, d'autres –et presque tous les autres- ont un rôle, à un moment ou à un autre, à jouer en la matière.

Longtemps, deux, voire trois ministères ont revendiqué des prérogatives supérieures aux autres dans le domaine de la sécurité routière. En effet, le ministère des transports a longtemps prédominé en la matière et disposait pour cela de la DISR*⁶, de la DSCR*⁷, à la tête desquelles était nommé le délégué interministériel à la sécurité routière. La gendarmerie nationale elle, dépendait du ministère de la défense, et la police nationale, du ministère de l'intérieur.

La réforme du 1^{er} janvier 2009, a intégré les forces de gendarmerie dans le ministère de l'intérieur. Plus récemment*⁸, la DSCR est devenue une direction à part entière au sein du ministère de l'intérieur, faisant de celui-ci le ministère « majeur » en matière de sécurité et d'éducation routières.

« Le ministre de l'Intérieur définit et met en œuvre la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules qui restent de la compétence du ministre de l'Écologie, en charge des transports » (sécurité-routière.gouv.fr au 31 mars 2014).

Le dernier événement en date est la nomination en qualité de délégué interministériel de Jean-Robert Lopez, préfet, en conseil des ministres le 12 mars 2014 pour une prise de fonction le 7 avril 2014.

Pour rassembler les « forces vives » principalement concernées par la sécurité routière, le *Groupe Interministériel Permanent de la Sécurité Routière (GIPSR)* a été créé en 1975. Il regroupe les fonctionnaires responsables des principaux ministères concernés. Il a pour fonction de donner un avis sur les mesures nouvelles à incidence réglementaire ou législative, et d'examiner leurs modalités de mise en œuvre.

Hors ces institutions étatiques, bien d'autres acteurs sont impliqués par nature ou par destination, dans la sécurité routière ; Les centres d'études (IFSTTAR*⁹, INSERR*¹⁰, CEREMA*¹¹, CERTU, LCPC*¹², SETRA*¹³...), les organismes d'assurances (FFSA*¹⁴,

⁶ Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière

⁷ Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières

⁸ Décrets du 24 mai 2012

⁹ Institut Français des sciences et technologies, des transports, de l'aménagement et des réseaux

¹⁰ Institut national de sécurité routière et de recherches

¹¹ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

¹² Laboratoire Central des Ponts et Chaussées

¹³ Services d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

¹⁴ Fédération Française des Sociétés d'Assurance

GEMA*¹⁵...), la Sécurité Sociale et les CARSAT*¹⁶, les constructeurs automobiles.

L'ensemble de ces partenaires sont regroupés au sein du Conseil National de Sécurité Routière. Cette institution a été créée par décret en date du 28 août 2001, en application d'une décision du Comité Interministériel de la sécurité routière et grâce à la volonté politique du président de la République.

Tombé en désuétude après 2008, cette instance a été réinstallée par le ministre de l'intérieur le 27 novembre 2012.

Fort de 53 membres et présidé par une personnalité nommée par le Premier ministre, le député du Bas Rhin, Mr Armand Jung, le Conseil National rassemble toutes les catégories de partenaires de la sécurité routière : élus nationaux et locaux, représentants d'organismes consultatifs officiels et des administrations, représentants d'associations d'usagers et de victimes, représentants d'entreprises et d'institutions concernées, personnalités qualifiées.

La sécurité routière est une problématique transverse et complexe par nature. A tous les acteurs déjà cités, il faut ajouter près de 40 millions de personnes déjà titulaires d'un permis de conduire qui en font des « spécialistes » de la route et de ses usages. Chaque année, et pour ne citer que les prétendants au permis de la catégorie B, ce sont plus d'un million de candidats qui sont enregistrés par les services préfectoraux. A titre d'exemple, 1 087 263 nouveaux candidats ont été enregistrés par les services préfectoraux toutes catégories de permis confondues au cours de l'année 2012*¹⁷. Même si ce chiffre est en baisse, comparé aux statistiques de 2011 (1 113 527 en 2011, soit une baisse de 2,4 %), le nombre de personnes sanctionnées par un diplôme reconnaissant des compétences techniques et des aptitudes comportementales, est impressionnant

1.1.3 Au niveau local

Si la politique nationale de sécurité routière s'élabore au niveau de l'administration centrale, c'est à partir d'enjeux locaux que les actions vont être pensées. Pour cela, les observatoires régionaux fournissent aux autorités locales de précieuses statistiques, tant en termes d'accidentalité que d'infractions routières.

¹⁵ Groupement des entreprises mutuelles d'assurances

¹⁶ Caisse d'assurance retraite et de santé au travail

¹⁷ Chiffres DSCR « bilan permis de conduire 2012 »

Les remontées de ces chiffres parviennent des Observatoires Départementaux (ODSR) implantés dans les services déconcentrés des DREAL ou de la DRIEA (Direction Régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement pour ce qui est de l'Ile de France), sont collectées et fiabilisées par l'Observatoire Régional (ORSR) qui rend compte enfin à l'échelon national qu'est l'observatoire national interministériel de sécurité routière.

Ces données, étudiées, vont permettre aux autorités de déterminer les grands axes de travail et de stratégie aux autorités gouvernementales.

Pour autant, chaque département Français dispose également des données relatives à son territoire propre, à sa spécificité (territoire urbanisé ou non, densité du trafic et spécificité du réseau, typologie des usagers...) et élabore un plan d'actions pluri annuel (5 années) intitulé Document Général d'Orientations (DGO). Ce plan d'actions est élaboré dans une démarche partenariale incluant les services de l'Etat dans le département, ceux des conseils généraux, mais également, à la discrétion du Préfet de département, pilote du projet, l'ensemble des acteurs contribuant à la lutte contre l'insécurité routière.

Ainsi, chaque département élabore son DGO qui a pour objectif :

- De définir les enjeux qui lui sont propres
- D'approfondir ces enjeux pour déterminer des sous-enjeux
- De proposer des orientations d'actions

Politique générale de sécurité routière

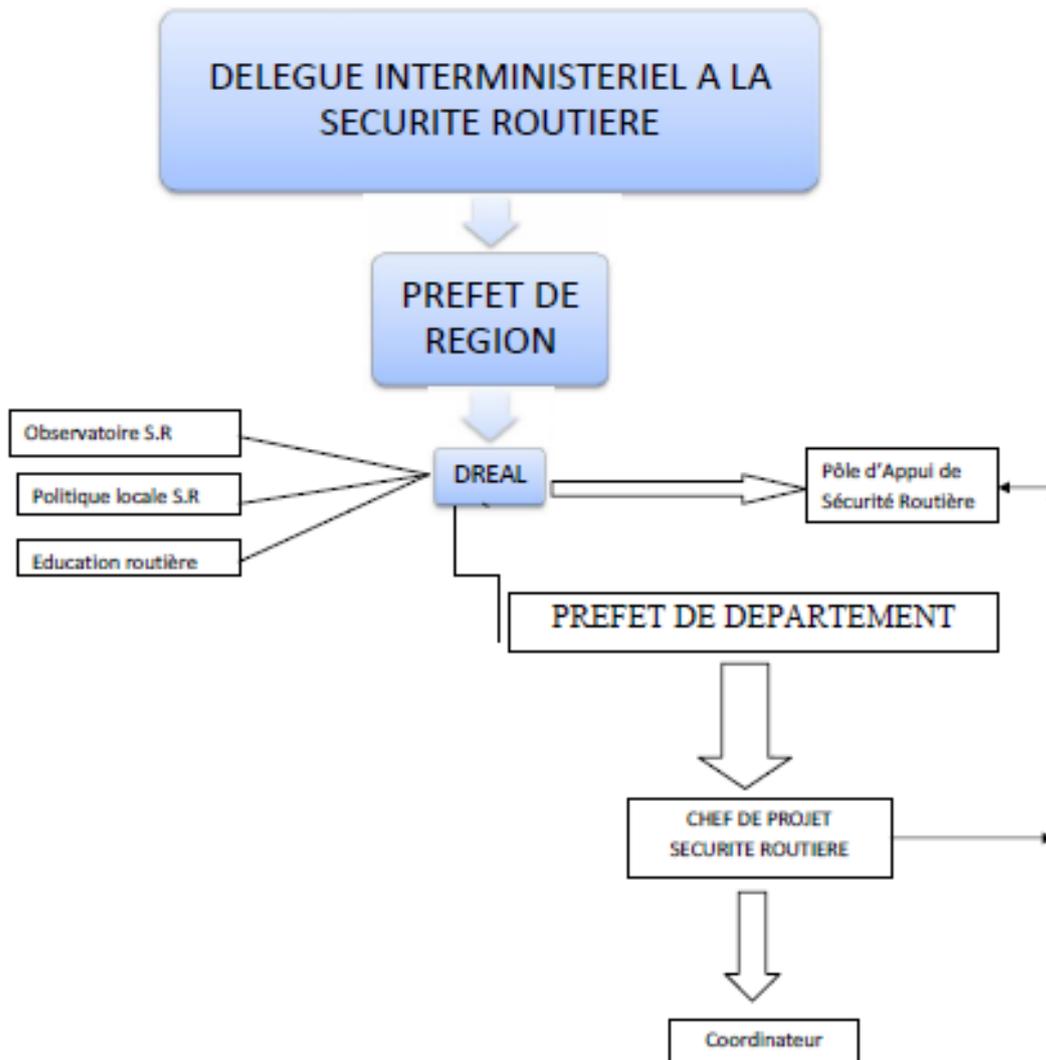
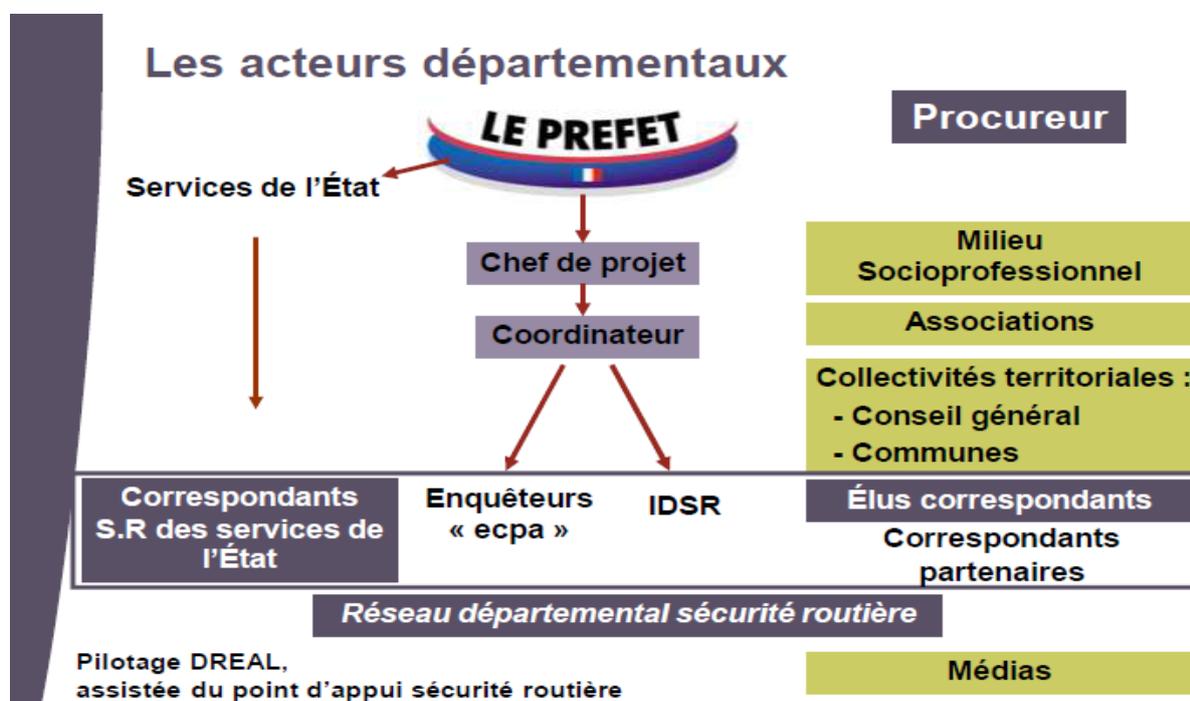


Schéma qui décrit l'organisation des acteurs publics de la sécurité routière (niveau local).

Politique départementale de sécurité routière



(Pangof- formation des IDSR- 2014-)

Les deux schémas précédents montrent les circuits que suivent les différentes composantes, mesures et décisions relatives à la politique générale de sécurité routière. Ces circuits entremêlent et imbriquent de multiples organisations dépendant du secteur public mais relevant des fonctions publiques d'Etat (préfectures, DREAL...), des collectivités territoriales (Conseils généraux, communes...), de la fonction publique hospitalière (enquêteurs et IDSR thématiques « médecine », correspondants S.R....), mais également des partenaires issus de la société civile (médias, enquêteurs ECPA, IDSR, associations...). La complexité des circuits s'entend à la fois verticalement quant à l'élaboration de la politique nationale et du cheminement descendant des mesures et décisions applicables sur le terrain (rapport hiérarchique entre les niveaux nationaux, régionaux et départementaux) mais également de manière transversale puisque au sein d'une même région et bien plus encore au sein d'un même département, on constate une diversité de cultures professionnelles entre les services publics (ministères différents, fonctions publiques différentes) mais une plus grande

différence encore entre les partenaires des services publics, les élus, les entreprises (à vocation marchande), les associations plus ou moins militantes...

Cette diversité si elle enrichit très certainement le débat général, engendre des difficultés dans la communication entre les multiples partenaires se référant à des typologies d'organisations très différentes, dues aux cultures professionnelles, aux groupes d'appartenance et de références et aux habitus corporatistes, aux modélisations selon les modèles administratifs et bureaucratiques ou à ceux du monde de l'entreprise et du marché. Ces difficultés proviennent également des conflits d'intérêts entre ces multiples partenaires pourtant au service d'une cause à priori commune. Certains d'entre ces partenaires considérant la sécurité routière comme un service, d'autres comme un produit, le traitement peut être radicalement différent, accélérant ou bloquant un changement, souhaité par l'ensemble des acteurs.

1.2 Un concept de sécurité routière trop souvent considéré comme secondaire dans la lutte contre l'insécurité

1.2.1 La sécurité routière : Partie intégrante du concept de sécurité ?

Au-delà de cette complexité liée aux structures nombreuses et variées œuvrant sur le champ de la sécurité routière, s'ajoute un autre élément de nature à complexifier encore davantage la problématique. Il s'agit de la notion de sécurité et de ce que chacun entend y donner de sens.

La notion de sécurité recouvre traditionnellement un domaine vaste et diversifié et le citoyen s'y réfère spontanément pour dénoncer ou se prémunir de troubles affectant sa vie au quotidien : sécurité publique, sécurité civile, sécurité sociale, sécurité des transports.

Pour exemple, les préfets incluant les spécialistes institutionnels de la sécurité routière dans les réunions des états major de sécurité des préfectures*¹⁸ sont encore rares. Pourtant dans le département de la Seine Saint Denis, le préfet considérait indispensable ma présence, en qualité de chef d'unité d'une compagnie de CRS dédiée à la sécurité et à la police routières, à chacune des réunions y compris celles dites « restreintes ».

¹⁸ En général réunions hebdomadaires voire bihebdomadaires

Les analyses des résultats de ces démarches pourraient faire l'objet d'études ultérieures. Le cadre et le sujet de la présente étude ne permettront pas ces investigations.

Qui dit sécurité, dit son contraire ; l'insécurité. Cette insécurité a plusieurs causes. Des causes dues à la négligence, l'inattention, la méconnaissance, le manque de formation ou d'expérience mais aussi la transgression, volontaire ou involontaire, des règles et des usages, voire la délinquance habituelle jusqu'à atteindre une certaine forme de criminalité.

Bien que partie intégrante de la sécurité en général, la sécurité routière présente néanmoins des spécificités qu'il faut clairement expliciter. Pour simplifier, on peut réduire ces spécificités à quatre considérations, qui ne font que renforcer l'intérêt d'inclure un volet « sécurité routière » dans les Contrats Locaux de Sécurité¹⁹ ou dans tout autre plan à visée d'amélioration de la sécurité d'une manière générale.

1. La délinquance routière est une *délinquance de masse*, qui concerne toutes les catégories de population, y compris celles qui sont bien intégrées et par ailleurs prudentes dans leurs comportements hors des espaces routiers, même si ce phénomène est moins perceptible en milieu urbain.

Une analyse subjective pourrait laisser penser qu'il s'agit d'un obstacle, dans la mesure où l'opinion publique est réticente à l'idée de considérer la « violence routière » comme aussi grave que d'autres types de violences ;

Ceci relève en particulier d'une doctrine courante dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème}, qui consistait à accorder des circonstances atténuantes voire à déresponsabiliser totalement, l'auteur d'un accident de la route, fut-il mortel puisque l'irresponsabilité était accordée lorsque l'on constatait « l'amnésie de certains actes, exécutés sans délibération, sans résolution, sans conscience »

On pouvait en déduire qu'en cas d'accident, le vin-aliment était l'équivalent d'une simple confusion mentale. Dans ces conditions, le fait de ne pas se souvenir de ce que l'on a fait, l'amnésie après la descente du véhicule, fut historiquement fortement rattaché à l'irresponsabilité

Il faudra attendre les années 1980 pour que le chauffard en état d'alcoolémie soit sévèrement puni^{*20}.

¹⁹ Décret n° 2007-1126 du 23 juillet 2007 relatif au conseil local et au conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance et au plan de prévention de la délinquance dans le département

²⁰ Genèse de l'alcool au volant à travers la jurisprudence, J.F Laé, 1995, Droit et société

Une analyse objective, au contraire, plaide en faveur de l'idée selon laquelle la prise en compte de la sécurité routière permet une mobilisation plus large autour des Contrats Locaux de Sécurité en montrant que chacun, sans exception, peut être victime ou responsable de l'insécurité.

Cette considération entraîne chez chacune des parties engagées, une modification de l'approche de la thématique. Le **sujet devient lui-même un acteur** de la sécurité routière. Il va **pouvoir agir** et non plus seulement subir.

2. La thématique « sécurité routière » est par essence *fédératrice* puisqu'il s'agit d'une préoccupation partagée, à des degrés divers, par tous les acteurs sociaux et en premier lieu les élus locaux, y compris ceux des petites villes généralement moins concernées par la délinquance de voie publique.

Ce constat est de nature à conforter les Contrats Locaux de Sécurité dans leur ensemble en élargissant leur champ d'adhésion.

3. L'entrée « sécurité routière » est un point d'entrée essentiel pour inculquer des *valeurs qui sont le fondement du civisme*, notamment aux jeunes. Il faut ici rappeler que le développement du sens civique et l'insertion sociale peuvent contribuer fortement à la prévention de la délinquance. C'est ce que, au niveau local, dans le département de la Seine Saint Denis, le préfet avait mis en pratique.

En outre, l'étude de l'accident de la circulation et de ses conséquences est un outil pédagogique efficace vis à vis des jeunes, et notamment des jeunes considérés « en difficulté », pour comprendre la nécessité de respecter les règles de la société.

4. Il est nécessaire, dans le cadre de l'inclusion d'un volet de prévention et de sécurité routière dans les Contrats Locaux de Sécurité, que le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance conçoive des actions originales reposant sur la **coopération d'acteurs** dont les compétences dans des champs d'intervention habituels différents peuvent créer des synergies. Ces initiatives doivent compléter ou s'articuler, sans les confondre, avec d'autres démarches existantes, comme, par exemple, les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), les projets LABEL VIE et le programme « COMPRENDRE POUR AGIR ».

L'efficacité d'actions coordonnées au niveau local est largement prouvée et la coopération pour des actions de sécurité routière au sein des Contrats Locaux de Sécurité a déjà pu être

une démarche féconde. Dans ce cadre, même si les acteurs agissent essentiellement dans leur champ d'intervention professionnel ou associatif habituel, leurs modalités d'action peuvent être innovantes par rapport à leurs pratiques classiques.

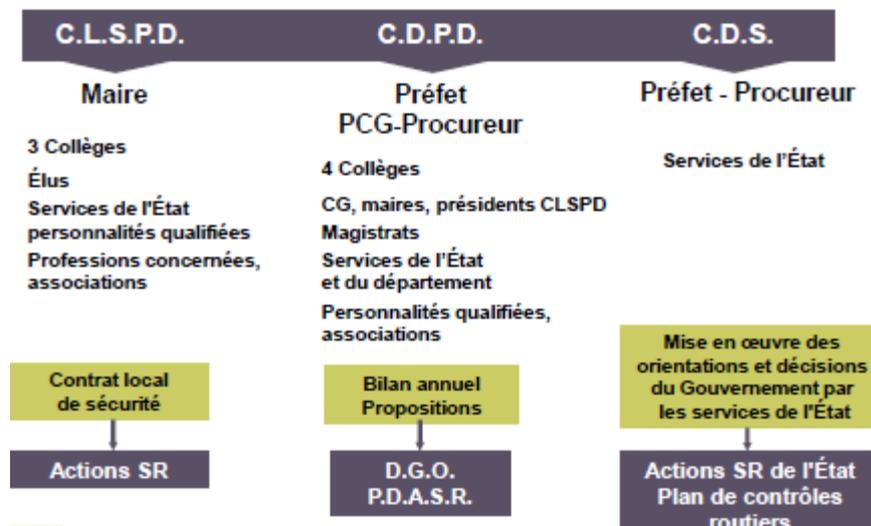
C'est en effet la **convergence** des pratiques scolaires, éducatives, préventives, familiales ou associatives, mais aussi répressives, qui pourra conforter la lutte contre l'insécurité en général et l'insécurité routière en particulier.

En conclusion, l'insertion d'un volet « sécurité routière » dans les contrats locaux de sécurité est justifiée pour de nombreuses raisons fondamentales ; de plus, elle est de nature à renforcer l'ampleur et la portée à la fois des contrats locaux de sécurité et des actions traditionnelles mises en œuvre dans le cadre de la politique nationale de lutte contre l'insécurité routière.

Ici encore, il est plus que jamais question de **coopération**, de **convergence** d'idées et d'actions, de rendre les parties liées au projet, véritablement **acteurs** dans la problématique de sécurité routière mais plus encore pour ce qui nous concerne aujourd'hui, dans l'appropriation des préceptes de la matrice GDE et les préconisations du Référentiel pour l'Éducation à une Mobilité Citoyenne.

Dispositifs territoriaux

de sécurité et de coopération pour la prévention et la lutte contre la délinquance, place de la sécurité routière



(Pangof-formation IDSR-2014)

Il est aisé de percevoir à ce moment de la rédaction , la complexité du sujet, autant par la multitude d'intervenants, la diversité des organisations et les interactions multiples entre les concepts de sécurité d'une manière générale et la sécurité routière en particulier.

La sécurité routière est ainsi prise en charge par de multiples acteurs, pour de multiples raisons, par de multiples façons,

Si la matrice GDE et le référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne sont l'affaire de tous, c'est aussi une affaire de volonté, de projet commun et notamment pour ce qui concerne la présente étude, une affaire publique et plus précisément encore, des acteurs publics de sécurité routière.

Ce sont de certains de ces acteurs publics dont nous allons parler au cours de ce travail exploratoire.

Le temps nécessairement trop contraint, les conditions de l'exercice et le cadre de la présente recherche nous orientent vers ceux qui ont, le plus objectivement possible, la vision la plus généraliste, la plus globale, la plus systémique :

Les pôles d'appui de sécurité routière (PASR) sont en effet l'émanation de divers métiers, de diverses cultures professionnelles, et par conséquent de visions plurielles et par définition enrichissantes, au sein du système des acteurs publics de sécurité routière. Ils favorisent et au delà, symbolisent, la quintessence de l'inter-ministériarité, la transversalité des savoirs, des compétences et des volontés.

1.3 Une organisation transverse, multi culturelle et pluri professionnelle : Les Pôles d'appui de sécurité routière (PASR)

1.3.1 Rôle et description des PASR

En 2000, la déléguée interministérielle à la sécurité routière a créé les PASR –Pôles d'Animation de Sécurité Routière.

Le rôle essentiel de ces pôles étant de faciliter la prise en charge coordonnée de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, de créer le lien nécessaire entre ces acteurs.

Les PASR, au nombre de 15, maillant le territoire national, comptent entre 100 et 130 Chargés de Mission de Sécurité Routière (CMSR), en charge, en fonction de leur disponibilité et de leurs compétences particulières, d'un champ de compétence géographique (un ou plusieurs départements) ou thématique (jeunes, médecine-addictions, forces de l'ordre...).

A l'origine, ces PASR étaient placés directement sous la responsabilité du délégué interministériel par l'intermédiaire du chef du bureau de l'animation et des politiques locales de sécurité routière qui fixait les orientations générales que les acteurs locaux étaient chargés de décliner sur le terrain local.

Les chargés de mission de sécurité routière étaient chargés – le sont toujours – de faciliter cette déclinaison, leur mise en œuvre, d'apporter une assistance-conseil aux différents acteurs, une expertise, un accompagnement.

Les CMSR sont issus des administrations de l'Etat, des collectivités territoriales, de la fonction publique hospitalière, ou de ce que l'on appelle la société civile, à savoir les associations, le monde de l'entreprise, les organisations professionnelles. Ils sont généralement fonctionnaires de la catégorie A de la fonction publique ou cadres dans les entreprises, à un niveau décisionnaire qui leur permet d'agir mais surtout à un niveau d'expertise qui leur permet d'être reconnus par les autorités locales (niveaux régional et départemental), posséder les connaissances et les capacités pédagogiques nécessaires à la formation des coordinateurs de sécurité routière, des enquêteurs techniques de sécurité, des intervenants départementaux et de tous les correspondants de sécurité routière.

Ils sont recrutés par les DREAL²¹, souvent par candidature spontanée ou engagement personnel validé par l'administration ou l'entreprise d'appartenance, et leur collaboration avec le réseau sécurité routière fait l'objet d'une convention entre cette direction et le service d'origine ou l'entreprise d'appartenance.

Les PASR assurent le montage de projets locaux à la demande des préfets et mutualisent les actions et pratiques au niveau interdépartemental.

Ils aident à la création, au développement, et animent des réseaux d'acteurs locaux tels que les « clubs métiers », des groupes de travail thématiques, des correspondants de l'éducation nationale.

²¹ Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Si les PASR n'ont pas de responsabilités propres opérationnelles dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales, ils sont de précieux collaborateurs des autorités pour l'élaboration de celles-ci et le montage des actions correspondantes à ces politiques.

En effet, le PASR mettra à disposition, généralement annuellement, du département concerné, un chargé de mission qui sera l'interlocuteur privilégié du chef de projet et du coordinateur de sécurité routière. Le CMSR mettra ainsi ses compétences, son expertise et éventuellement sa spécialité au service de l'autorité commanditaire.

Le REMC étant un texte réglementaire, relevant du pouvoir exécutif, ce sont ces mêmes commanditaires qui seront chargés de l'application de ces textes. Ceux-ci ne concernent pas seulement des modalités d'ordre technique, organisationnel ou administratif, mais relèvent notamment pour ce qui est de l'application des niveaux supérieurs de la matrice GDE, de l'Humain, de sa rationalité mais également de son irrationalité, laissant présager un certain nombre de difficultés liées à ces caractéristiques. La préciosité de la collaboration des PASR et de leurs CMSR seront à n'en point douter renforcée auprès des autorités locales dans la mise en œuvre du REMC.

Il s'agit en effet d'un réseau clairement identifié de membres de toutes origines, convaincus et décidés à étendre et à diffuser la culture de sécurité routière, à être un véritable moteur en matière de formation et n'ont aucune vocation ou intention mercantile ou militante, ni catégorielle ou politique, se plaçant dans une logique de service. Les bonnes intentions ne suffisent pas cependant à rendre compétent. Les PASR regroupent des professionnels aux capacités d'expertise fortes et aux compétences développées ou acquises au cours de leurs carrières ou à l'occasion de la formation initiale des CMSR.

Il s'agit vraisemblablement d'un pilier fort sur lequel les autorités publiques peuvent compter pour les aider à mettre en œuvre la politique nationale et la décliner au niveau local.

Le CMSR est un facilitateur

Dans ce sens, il facilite la mise en œuvre opérationnelle des orientations de sécurité routière, nationale, régionale et départementale par des actions d'assistance-conseil auxquelles il a été préalablement formé. Il aidera aux prises de décision, aux évaluations et aux méthodologies d'action. Il facilitera l'échange et le partage d'expériences en vue d'une amélioration des pratiques entre les chefs de projet de sécurité routière, les coordinateurs et leurs partenaires mais également entre son organisme d'origine et le réseau de sécurité routière.

Le CMSR est un formateur

Il forme ou conçoit les formations des partenaires et des correspondants (référents communaux, référents de l'éducation nationale...).

Le CMSR est régulièrement appelé à s'intégrer dans des groupes de travail nationaux chargés d'élaborer des propositions d'orientations de politique générale ou thématique, de formations...

Le CMSR est un accompagnateur

Les CMSR assurent l'assistance-conseil des chefs de projet et des coordinations pour la mise en place des programmes de sécurité routière. Ils suscitent et organisent l'échange d'expériences au niveau régional.

En 2009, la D.S.C.R a décidé de déconcentrer au niveau régional la gestion des PASR et ce sont les DREAL qui ont été chargées de mettre en œuvre ces changements au cours desquels les PASR sont passés de pôles d'animation à pôles d'appui de sécurité routière.

1.3.2 Le Point d'Appui National pour la Gestion des Outils de Formation (PANGOF)

Le réseau public de sécurité routière dispose d'un capital très important de connaissances et de modules de formation et de diffusion de ces connaissances et savoir faire à destination des acteurs locaux de la sécurité routière.

Il est apparu opportun de mettre en place une gestion nationale de ces outils de diffusion de connaissances, ainsi qu'un suivi et une mise à disposition de ces supports. Ainsi en 2009, la déléguée interministérielle à la sécurité routière a décidé la création du PANGOF, chargé de mettre en place une stratégie de formation dont l'objectif est de recenser et gérer l'ensemble des unités de diffusion des connaissances et des savoir- faire.

Cette mission a été confiée aux équipes de sécurité routière des DREAL, déjà chargées du pilotage des PASR

Ainsi, le PANGOF s'est vu chargé de missions de veille technique pour recueillir, centraliser et diffuser les connaissances actualisées, concevoir et faciliter la conception de nouveaux

outils et supports de diffusion de la connaissance.

C'est en fait un groupe de travail national, multi-partenarial, permanent, initialement chargé de la formation des acteurs locaux de sécurité routière mais dorénavant également chargé de l'organisation de la formation de formateurs dans de multiples secteurs d'activités.

Il est à noter qu'aucun représentant de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière n'est membre du PANGOF à ce jour.

A priori, le fait que tout texte concernant la sécurité routière, ou tout autre thème déclaré prioritaire par une autorité, soit méconnu des acteurs du système concerné, ne poserait pas de problème particulier, ou soit insoluble. Il suffirait de faire connaître les textes à connaître, les dispositions à appliquer, aux agents chargés de la mise en œuvre de ceux-ci. Pour cela, tout un arsenal de moyens de communication est abondamment utilisé par les autorités hiérarchiques ou administratives pour diffuser l'information ; Internet, intranet, J.O, B.O, circulaires de toutes sortes, directives, réunions, conférences, séminaires, instructions...

En conséquence, le R.E.M.C, applicable sur l'ensemble du territoire Français, s'il était encore méconnu des professionnels en charge de son application, pourrait être diffusé très rapidement par ces voies constituant l'ordinaire et l'extraordinaire des organisations constituées.

Pour autant, cette diffusion multimodale n'a pas suffi à une application stricte, voire même efficace, de l'Arrêté du 23 janvier 1989 relatif au programme national de formation à la conduite, remplacé à compter du 1^{er} juillet 2014 par le Référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne. Telle a été la conclusion d'un mémoire mené en 2010 sur le sujet²².

Le R.E.M.C va porter bien au-delà des techniques de manœuvre des véhicules parfaitement déjà décrites dans le feu P.N.F, et s'ancrer dans tout ce qui a trait aux attitudes et aux comportements humains.

S'agit il d'un « simple » problème de communication ?

La tentation est grande de rejeter sur «... ceux qui ne communiquent pas entre eux... » ou sur « ceux qui ne savent pas communiquer » puisque de toute façon selon le principe usuel « *Nemo censetur ignorare legem* », nul n'est censé ignorer la Loi, et que la simple publication officielle des textes devrait suffire à permettre l'atteinte des objectifs voulus par la matrice GDE et le REMC.

Au delà de vraies difficultés de communication institutionnelle et interrelationnelle sans doute peut être dans un contexte de représentations sociales particulier qui induirait celles-ci, nous avons pu constater dans le chapitre précédent qu'il s'agit également d'une problématique

²² « Le programme national de formation des automobilistes », Université de Provence, département des sciences de l'éducation, G. Grech, septembre 2010

organisationnelle qui, traitée sous la forme analytique, coutumière en France, rend plus complexe encore, une organisation compliquée et ainsi complexifie la communication institutionnelle.

2 PARTIE II : DETOURS THEORIQUES

2.1 Introduction

J'ai identifié deux angles d'approche qui me paraissent primordiaux pour décrypter les difficultés des acteurs de sécurité routière à connaître, à s'approprier la matrice GDE et son corollaire en matière de sécurité routière, le REMC et surtout à *coopérer* en vue de sa mise en pratique : **L'angle des représentations sociales et de la communication qui en résulte**, me paraît majeur pour cette étude ; Nous l'étudierons dans la 1ère partie de ce chapitre dédié aux parcours théoriques. Celui de **l'organisation** serait également à traiter pour compléter cette étude, mais eu égard aux contraintes de temps inhérentes à la production de ce travail, nous traiterons ce thème sous la simple forme descriptive de façon à recontextualiser notre problématique et approfondirons la partie théorique consacrée à la notion de pouvoir et d'autorité dans l'organisation.

Nous verrons dans un premier temps de quelles façons peuvent naître les représentations sociales et leur caractère inéluctable avant d'aborder la théorie du noyau central définie par J.C Abric (1996) et l'utilisation de ces théories dans le champ de la communication. Dans un deuxième temps, nous aborderons un chapitre consacré à un type de modélisation de la communication et notamment celui de l'école de Palo Alto.

Dans la sous partie suivante, il nous paraît très important de redéfinir le caractère très particulier de l'organisation des acteurs publics de sécurité routière que sont les PASR pour aborder ensuite les notions de pouvoir et d'autorité dans les organisations.



2.2 IMPACT DES REPRESENTATIONS SOCIALES SUR LA COMMUNICATION

« *Administrer c'est d'abord définir* » - Confucius- Yang Bojun. «Commentaires sur les 'Entretiens'», China Book Bureau, 1962.

Pour démarrer ce chapitre, nous conviendrons d'un postulat que pour communiquer, il y a nécessité d'un contexte normatif en dehors duquel on ne peut pas communiquer sur des référents communs. Ce contexte normatif s'installe et résulte des conclusions tirées de l'ensemble des expériences sociales vécues et racontées. Cet « arrière plan de sens commun » est déposé historiquement sous la forme de sentences, proverbes, dictons, maximes qui forment le tissu normatif d'un monde traditionnel et c'est à partir de cette « normativité prudentielle » ou ensemble des « morales des histoires vécues » que les actions de communication de la vie courante prennent un sens (A. Mucchielli et al., 2004, p.39) . C'est bien un « construit » qui existe préalablement à tout nouvel arrivant sur la scène humaine qui devra l'apprendre pour comprendre le sens de ses actions et de celles des autres. C'est un « construit » qui permet la stéréotypie, le « prêt à porter de l'esprit », l'idée que l'on se fait de « l'autre ».

« Chacun d'entre nous est habité de représentations collectives à travers lesquelles nous appréhendons la réalité quotidienne et faisons signifier le monde... » (Amossy, 1991 , p.9).

Le contexte normatif se construit depuis l'enfance jusqu'à l'âge le plus avancé de l'individu. En effet, Moscovici (1989), cité par Doise, Clemence, et Lorenzi-Cioldi (1992 , p13) décrit « ...Dans la pensée enfantine comme dans la pensée des adultes, interviennent en réalité deux systèmes cognitifs qui sont à l'origine de leurs caractéristiques communes ; nous voyons à l'œuvre deux systèmes cognitifs, l'un qui procède à des associations, inclusions, discriminations, déductions, c'est-à-dire le système opératoire, et l'autre qui contrôle, vérifie, sélectionne à l'aide de règles, logiques ou non ; il s'agit d'une sorte de méta système qui retravaille la matière produite par le premier »

« Les principes organisateurs du méta-système peuvent exiger une application rigoureuse de principes logiques lors d'un travail scientifique, ou viser surtout une défense de la cohésion du groupe lors d'un conflit avec un autre groupe » (Doise et al., 1992). Nous conviendrons que les représentations sociales telles que décrites par les auteurs, constituent un frein à la communication entre acteurs de groupes différents. C'est le cas pour l'étude des différents groupes composant le « réseau » des acteurs publics de sécurité routière.

Moscovici a entrepris l'étude des représentations sociales par deux processus qui intéressent particulièrement nos travaux :

- L'objectivation : C'est ce qui rend concret ce qui est abstrait. «... Elle facilite la communication par la dissociation d'un concept ou d'un énoncé d'avec le cadre conceptuel scientifique ou idéologique qui lui donne son sens complet. Tout se passe comme si le sens commun ne tolérerait pas l'existence d'une liaison entre les éléments de savoirs qu'il assimile et des systèmes de savoirs d'un autre ordre » (Doise et al., 1992).
- L'ancrage : Qui consiste en l'incorporation de nouveaux éléments de savoir dans un réseau de catégories plus familières. Par cette approche, Moscovici décrit comment une image peut s'insérer dans des systèmes préalables de classification, de typologies de personnes et d'événements.

Toujours selon les auteurs, les deux dynamiques de l'objectivation et de l'ancrage sont apparemment opposées. « L'une vise à créer des vérités évidentes pour tous et indépendantes de tout déterminisme social et psychologique, l'autre désigne au contraire l'intervention de tels déterminismes dans leur genèse et transformation ».

C'est sans doute par ce moyen qu'il sera plus facile d'installer une communication efficace entre les acteurs publics de sécurité routière eux mêmes et les professionnels de l'éducation routière. « ...Etudier la diffusion des savoirs, le rapport entre la pensée et la communication, la genèse du sens commun...Ainsi s'opère autour des représentations sociales une convergence remarquable entre les diverses sciences psychologiques et sociales. Il faut espérer que cette convergence débouchera sur une communication et une collaboration plus étroites, une fécondation réciproque des travaux » (Jodelet ,1989 , p.63).

2.2.1 Naissance d'un mythe

Moscovici (1989 , p.72), reprenant les travaux de Durkheim (1893), nous dit encore qu'une représentation a pour fonction de préserver le lien entre les individus, de les préparer à penser et agir de manière uniforme. C'est pourquoi elle est collective, et aussi, parce qu'elle perdure à travers les générations et exerce sur les individus, une contrainte.

Contrainte s'exprimant d'ailleurs plus de l'intérieur même du cercle auquel appartient l'individu, que de l'extérieur. S'agissant d'un système de préservation, il serait possible d'en tirer la conclusion que les représentations collectives sont logiques et reflètent l'expérience du réel (Moscovici, 1989 , p74). Il nous dit encore « Cependant, dans la mesure où elles créent de l'idéal, elles s'éloignent du logique.....S'y mêle un germe de délire qui les éloigne de la voie suivie par la raison ». Cette représentation n'est pas toujours, loin s'en faut, rationnelle et peut être génératrice de croyances, de mythes.

Mon expérience au sein de l'inter ministérialité dans le domaine de la sécurité et de l'éducation routière montre en effet, et au moins pour ce qui concerne la représentation de « ma » fonction de policier, certaines formes de mythes et de croyances...et même comme « un germe de délire » (Moscovic, 1989 , p 74).

2.2.2 L'Inéluçabilité des représentations

La construction du contexte normatif depuis l'enfance jusqu'à l'âge le plus avancé de l'Homme est impactée par le stade adolescent. En effet, l'adolescent va s'émanciper de la contrainte directe pour subir une multitude d'influences, dont celle de ses pairs, il conquiert une certaine autonomie, passant d'une société « primitive » ou l'enfant subissant la discipline de ses parents, voit son égocentrisme s'atténuer, à une société civilisée où il acquiert une plus grande autonomie, où il va comprendre mieux le point de vue de l'autre. « On verra alors surgir un respect mutuel et une coopération qui l'associe en pensée aussi bien qu'en acte ».

Moscovici (1989, p.74), nous dit que « Piaget réinstitue cette dualité à l'intérieur de notre culture, comme l'effet d'une espèce d'histoire naturelle qui va du monde de l'enfant au monde de l'adulte » et que « nous connaissons une société fondée sur la contrainte et une société fondée sur la coopération. Et chacune élabore des représentations morales et intellectuelles qui lui correspondent ».

La représentation sociale est « le produit et le processus d'une activité mentale par laquelle un individu ou un groupe reconstitue le réel auquel il est confronté et lui attribue une signification spécifique » (Abric, 1989 , p. 188). C'est donc « un ensemble organisé

d'opinions, d'attitudes, de croyances et d'informations se référant à un objet ou à une situation... », ainsi, placés dans la même situation de jeu, les individus en auront une représentation différente ; Pour les uns, le jeu est synonyme de gain, d'affrontement, de victoire sur l'autre ; Pour les autres, il est synonyme de plaisir de la rencontre, d'interaction. « La mise en évidence de deux représentations sociales distinctes permet dès lors d'expliquer les comportements différents observés... » (Abric , 1989 , p. 188). Et « l'objet est alors reconstruit de telle sorte qu'il soit consistant avec le système d'évaluation utilisé par l'individu à son égard. Autrement dit, l'objet n'existe pas en lui-même, il existe pour un individu ou un groupe et par rapport à eux ... » (Abric, 2011 , p16).

Pour autant, « la représentation est une vision fonctionnelle du monde, qui permet à l'individu ou au groupe de *donner un sens* à ses conduites, et de comprendre la réalité à travers son propre système de références.... » (Abric, 2011 , p16). Elle est en cela « une *organisation signifiante* » et l'ignorer concourrait à détruire le contexte communicationnel entre acteurs.

Les exemples sont nombreux du déni de la réalité « des autres », y compris dans un milieu appelant pourtant à la coopération tel que la sécurité routière et ses multiples acteurs.

2.2.3 La théorie du noyau central

, nous dit « Toute représentation est organisée autour d'un noyau central » (Abric , 1989 , p.197). Celui-ci détermine à la fois la signification et l'organisation de la représentation.

La signification : Il est l'élément par lequel se crée ou se transforme la signification des autres éléments constitutifs de la représentation. Il est ce par quoi ces éléments prennent un sens, une « valence »,

L'organisation : C'est lui qui détermine la nature des liens qui unissent entre eux les éléments de la représentation. Il est l'élément unificateur et stabilisateur de la représentation.

Le noyau central est le plus stable des éléments composites de la représentation. C'est lui qui résiste le plus au changement. Il conviendra donc de bien repérer cet élément de la représentation, entravant ou parasitant la communication, pour la faciliter entre acteurs.

Ce noyau central est entouré d'éléments périphériques en relation directe avec lui et exerçant chacun un rôle essentiel dans la représentation. Ces éléments exercent par ailleurs trois fonctions essentielles définies comme :

- Fonction concrétisation : Ils habillent la représentation de manière concrète et intelligible
- Fonction régulation : Ils jouent le rôle de l'ancrage décrit par Moscovici (1989) en

permettant l'insertion d'informations nouvelles en vue de son évolution

- Fonction défense : Ils assurent la défense du noyau central des tentatives de changement en permettant une certaine souplesse d'adaptabilité et de contradictions.

Ces éléments périphériques sont appelés « schèmes » (Flament, 1994). Ils sont « prescripteurs de comportements » et de « prises de position » dans l'instantanéité. Ils permettent aussi à l'individu ou au groupe d'adapter les conduites engendrées par la représentation en fonction de l'appropriation de celle-ci par l'individu ou le groupe. Et enfin, les schèmes ont une fonction de défense du noyau central. « La transformation d'une représentation s'opérera donc dans la plupart des cas par la transformation de ses éléments périphériques » (Abric, 2011, p.34). Il est fort peu probable, selon moi, que les schèmes décrits par JC Abric (2011) aient été repérés par l'ensemble des acteurs publics de sécurité routière ; En effet, dans le cas contraire, on pourrait supposer que le changement souhaité, et notamment dans le cadre de l'appropriation des préceptes de la matrice GDE et le REMC, ait été déjà amorcé.

2.2.4 Utilisation des théories des représentations sociales

Compte tenu de ce qui précède, il nous faut prendre en compte deux champs de représentations dans le travail qui nous concerne. Celui de l'objet (ici, la matrice GDE et les textes réglementaires du qui instituent le REMC), et celui des groupes qui constituent les acteurs de la sécurité et de l'éducation à la route, qu'ils soient du secteur privé ou des acteurs publics.

Ainsi, « ...un groupe exprime une opinion par rapport à un objet (les textes du REMC), cette opinion est d'une certaine façon, constitutive de l'objet, elle le détermine » (Abric ,2011, p. 16), ainsi c'est cette relation « sujet-objet » qui va déterminer l'objet lui-même ».

Le deuxième champ de représentations sera celui des acteurs eux-mêmes, indifféremment de l'objet.

La représentation sociale est un « construit » de groupe. En effet, Mucchielli, Corbalan et Ferrandez (2004 , p. 27) confirment que « les représentations partagées par les membres d'un groupe, se forment à travers un ensemble de communications que l'on peut avoir avec les autres membres des groupes en question ; relations effectives, commentaires rapportés par d'autres personnes...représentations données dans les médias... » et « que la représentation est le résultat d'une sélection des informations... ». Par conséquent, cette « construction » est susceptible de mythes, partiellement ou totalement fondés sur l'imaginaire qu'il faudra peut

être combattre dans l'appropriation par chacun et dans l'application de la matrice GDE et du REMC.

Pour envisager la modification souhaitée, il faudra bien entendu tenir compte des représentations sociales de chacun des acteurs qui jouent un rôle essentiel dans le déroulement de la communication entre eux-ci (Abric , 2011 , p.266). Il nous livre au moins trois facteurs qui lui apparaissent déterminants et qui concernent particulièrement nos travaux ;

- Les facteurs culturels : « ...liés à l'histoire du groupe et à sa mémoire collective...transmises par tout un ensemble d'appareils » (ici, tout ce qui va concerner l'inculcation d'une culture professionnelle). Ainsi Abric (2011), « ...voit mal dès lors-sauf circonstances exceptionnelles (qu'il nous faudra peut être provoquer) ou sur une très longue durée, comment une pratique, ou un comportement extorqué dans une situation spécifique (ici par exemple des ordres, des consignes, des circulaires...), pourrait remettre en cause ce fonds culturel et historique profondément ancré. En tout cas, l'effet d'une pratique ne pourra se moduler ou se comprendre que par rapport à cette dimension socioculturelle ».
- Les facteurs liés au système de normes et de valeurs : « Il ne suffit pas que l'individu soit engagé dans une pratique (par exemple la mise en place du REMC) pour qu'il la reconnaisse comme sienne et se l'approprie. Encore faut-il qu'elle lui apparaisse comme acceptable par rapport au système de valeurs qui est le sien ». La soumission dont parlent, n'est déterminante qu'à partir du moment où elle est librement consentie » (Joule et Beauvois, 2010). Il faudra sans doute prendre garde à ce «...que les modulations ou les distorsions des pratiques développées par les agents sociaux en fonction de leur idéologie... » n'entravent pas, comme cela a été le cas dans l'application du PNF, l'application efficace du REMC.
- Les facteurs liés à l'activité du sujet : En effet, selon celle-ci, « le sujet rationalise ses pratiques dans ses représentations », il subit la situation.

Les représentations sociales sont très intimement liées à la communication et seront déterminantes dans sa qualité ; Des expériences montrent comment la détermination des comportements inter-groupes par les représentations sociales est de même nature que ceux qui résultent des processus de catégorisation sociale (Sherif, 1969 ; Doise, 1976). Dans le cas qui concerne nos travaux, les PASR ont vocation interministérielle voire interculturelle d'un point de vue professionnel et n'échappent pas aux théories des représentations sociales. Abric

(2011, p.273) fait état d'application des théories sur les représentations sociales, réalisée avec succès en entreprise.

2.2.5 Une modélisation de la communication

2.2.5.1 Genèse des habitus de communication

Il m'apparaissait ici nécessaire, dans ce parcours théorique, de resituer, de recadrer, le temps d'un rappel, « l'objet » de notre recherche.

La matrice GDE, mais surtout le REMC sont aujourd'hui plus que de simples projets. Le Référentiel pour l'éducation à une Mobilité Citoyenne est un texte réglementaire, émanant du pouvoir exécutif et publié au Journal Officiel de la République Française. Il n'est plus un concept.

Nous nous interrogerons, au cours de nos prochaines enquêtes, auprès de ceux chargés d'accompagner la mise en action du « projet » -L'un des rôles essentiels des PASR- si le nouvel aspect du monde tel qu'il est décrit dans les textes, supposé pensé, construit et aujourd'hui validé par une autorité, l'Etat, est connu et surtout compris par ces acteurs.

A défaut, et c'est à partir de ce questionnement que nous avons entamé ce travail, cela viendrait confirmer une constatation, un axiome d'Edgard Morin (2014) «... Nous parlons avec volubilité d'ensemble, de finalité, de processus, mais nous ne savons pas encore ce que ces termes expriment... » ? Il est vrai que si le projet, validé aujourd'hui, qu'est la matrice GDE et son corollaire le REMC, a valeur de projet de société, il paraîtrait surprenant et peut être inquiétant que nul ne se soit déjà emparé avec force et vigueur de celui-ci puisqu'il vise avant tout en finalité, un mieux vivre collectif.

Sans doute que les représentations sociales au sujet d'un tel projet, de ses acteurs, de la communication dont il fait l'objet doivent faire l'objet d'une attention soutenue afin de construire un véritable sens commun, garant de la viabilité du projet.

Plutôt qu'une approche chronologique, nous avons choisi de partir du concept de projet et son approche multi-référentielle dans le domaine de l'éducation et de la formation développée par Arduino (1966) pour explorer ensuite les théories qui ont permis ce développement, notamment l'école Palo Alto et celle de Chicago.

Le REMC étant avant tout une affaire politique d'éducation et de formation à l'intention des futurs usagers de la route, nous pensons appropriés les apports théoriques de cet auteur aux

fins d'éclairer les futures pistes de progrès nécessaires à la bonne communication des projets et des décisions politiques, notamment dans les cas où ceux-ci touchent à des modifications profondes comme cela est le cas dans le REMC.

Ainsi, les deux sens essentiels de l'action de communiquer sont (J. Ardoïno, 1966, p.39) :

- « mettre en commun »
- « être en relation avec »

C'est bien de cela dont il s'agit ici, dans notre problématique de projet de mise en action d'un nouveau mode d'éducation à la route. L'idée qui a co-présidé à nos travaux était que les deux critères caractérisant la communication n'étaient aucunement satisfaits.

Et même si « c'est pratiquement la limite de l'action organisationnelle et technique, et même de tout effort de formalisation simplificatrice, que cette résistance à la communication qui s'accroît justement au fur et à mesure que les moyens matériels et techniques se développent » (Ardoïno, 1966, p.39-41), nous ne nous contenterons pas de cette hypothèse satisfaisante à priori pour qui ne souhaiterait pas pénétrer les méandres de la communication institutionnelle. Hypothèse trop souvent utilisée, « Ils ne communiquent pas entre eux... », mais réductrice et trop aisément déresponsabilisante voire déculpabilisante en reportant la « faute » sur autrui.

Bien entendu, la communication pourrait n'être que formelle, ce que Ardoïno (1966, p. 21) appelle « logique », plus centrée sur les structures et les procédures conditionnant la transmission matérielle de la communication que sur « les points de vue psychologique, psychosociologique et sociologique à travers lesquels nous retrouverons la réalité humaine et sociale de la communication en ce qu'elle met en jeu des attitudes et se fonde sur des relations... »

Dans le premier cas, « *Nemo censetur ignorare legem* » (nul n'est censé ignorer la Loi), le produit a été livré et doit être appliqué, on ne comprendrait pas pour quelles mauvaises raisons ça ne le serait pas. Dans le deuxième cas, il en va tout autrement puisque le facteur humain est pris en considération ; la tâche est plus rude.

Enfin, d'un point de vue herméneutique, en sus des critères de la communication déjà cités, la question du « sens » de celle-ci sera posée. Elle est essentielle et « inhérente à toute communication... » et considère également « ...frappant et affligeant que nombre d'auteurs puissent traiter des communications humaines ou plus exactement interhumaines, sans se poser un seul instant la question de leur intentionnalité, c'est-à-dire de leur signification... »

(J. Ardoino, 1966 ; p 21).

Combien cet exemple illustre la réalité ! Et mène à l'inefficacité. L'exemple même de l'application plus que parcellaire des textes instituant le PNF²³ est marquant à cet égard (Grech, 2010).

Un langage commun

L'auteur (Ardoino, 1993, p.1) nous livre encore que « dans la mesure où les hommes entreprennent et réalisent des projets ensemble, ils interagissent. Le lien social devient ainsi un de leurs objets pratiques.... » et que « Dans tous les cas, la communication (supposant reconnues l'altérité et l'implication de chacun des partenaires, ainsi que les effets spécifiques de leurs interactions - altérations) reste le moyen incontournable par lequel les échanges d'information, requis par la poursuite des objectifs, peuvent éventuellement s'effectuer... » posant ainsi l'utilisation de la communication comme vecteur essentiel de la réussite du projet.

A priori, chacun des acteurs publics de sécurité routière dispose des mêmes codes de langage qui lui permet de décrypter ce qui lui vient de l'émetteur central (en l'occurrence ici, l'Etat), Même si chacun d'eux provient d'un univers différent, le PASR permet un décodage et un partage communs à chacun des CMSR du pôle.

L'implication éventuelle d'autres acteurs (notamment les professionnels de l'éducation routière) dans la mise en œuvre du projet, nécessitera une attention soutenue des pouvoirs publics en termes de communication, car «... En apparence, c'est une langue unique, la langue véhiculaire nationale, qui sert à élaborer, à échanger, à transmettre, à exprimer, à traduire, à mobiliser, des affects, des représentations, des idées, des opinions, des croyances. En fait, ce sont, le plus souvent, des langages très différents les uns des autres, par les modèles qu'ils impliquent, voire en raison de leurs visions du monde sous-jacentes, qui coexistent et se juxtaposent à travers tout ce que nous semblons plus banalement accepter comme allant-de-soi... » (Ardoino, 1988, p.59-64) ; Les PASR auront un rôle déterminant, majeur, dans l'accompagnement bilatéral de l'autorité publique dans la diffusion de l'information et des professionnels de l'éducation routière dans le décryptage de celle-ci.

De plus, « ... la notion d'un projet très appareillé revient à la mode (les projets d'entreprise, associés aux idées de "culture" et de "citoyenneté d'entreprise", les projets d'établissements...,

²³ Arrêté du 23 janvier 1989 relatif au Plan National de Formation à la conduite

"commandés" à partir d'injonctions institutionnelles, ministérielles et rectorales, ...). Mais, avec le même mot, se retrouvent usuellement mêlés, indifférenciés : le sens purement administratif, celui des circulaires d'application, le sens opératoire que des praticiens (intervenants, consultants) peuvent donner à ce terme, parfois en le transformant, à leur tour, en "gadget" par un excès de confiance naïve accordé à la vertu des recettes, les sens, commun, étymologique, littéraire, philosophique, éventuellement scientifique, de la notion. Dans les faits, le projet se pense tantôt en termes de « visées », tantôt en termes de « programmes ». Comment les acteurs intéressés, les différents protagonistes des situations concrètes, vont-ils, dès lors, pouvoir s'y retrouver ? » (Ardoino, 1993, p.2).

L'autorité publique dispose d'une force de proposition et d'action considérable pour répondre à ces questionnements majeurs dans l'efficacité de la réforme voulue à compter du 1^{er} juillet 2014 ; Les PASR ont démontré depuis leur création leur investissement voire leur implication personnelle forte dans la politique de sécurité routière ; Cependant, cette force de proposition et d'action ne pourra être utilisée qu'à la condition d'une communication suffisamment élaborée et construite sur des bases théoriques qui leur permettent de s'approprier eux-mêmes les principes de la matrice GDE et du REMC.

2.2.5.2 D'autres modèles de communication

Ainsi, pour poursuivre notre travail, nous avons choisi de nous projeter dans le futur. En effet, il est plus dynamique et par conséquent mobilisateur pour les personnes concernées par un changement de porter leur regard vers ce qui fait sens pour eux plutôt que de les plonger dans leur passé. C'est donc à partir du présent que nous partirons explorer les chemins du futur.

Aussi, les fondements de l'école de Palo Alto qui ont éclairé les travaux de Mucchielli (1974 ; 1984) nous paraissent correspondre à ce principe du « comment » plutôt que du « pourquoi ». La finalité de notre travail préparatoire à des recherches ultérieures, est de poser des questions et de tester des hypothèses en vue d'un changement. Pour cela, outre les aménagements sans doute nécessaires à l'organisation structurelle et fonctionnelle des systèmes qui seront étudiés dans une recherche ultérieure, il sera peut être nécessaire d'agir sur les relations entre les personnes qui constituent chacun des sous systèmes et entre ces sous systèmes eux mêmes.

Dans un premier temps, il nous faut savoir si les multiples agissants en matière de sécurité

routière connaissent tous les enjeux des nouvelles dispositions, le contexte dans lequel ils vont se trouver à la date d'application du REMC ? Se connaissent ils tous ? Communiquent –ils tous vraiment ? Donnent-ils un sens à leur travail et au projet voulu ?

Nous nous référerons également à Mucchielli (1974, 1984), qui, dans l'héritage de l'école de Palo Alto, en a revisité pour les compléter, les fondements, pour renforcer le caractère systémique de la communication et non plus en limiter comme il était d'usage, avant même Bateson (1977, 1991, 1996), Bateson et Ruesch (1988) ou Watzlawick (1988), la définition à des échanges interpersonnels, voire à une relation duale.

Mucchielli (2004, p.20) a également favorisé par son approche, la transférabilité des concepts Palo Altien de la psychothérapie au champ de la communication des organisations. En tous les cas, l'auteur, nous dit que pour donner du sens à l'action entreprise, il faut agir sur la structuration des relations qui est l'un des contextes fondamentaux dans lequel l'interaction prend un sens ; En effet, tous les travaux des chercheurs de l'école de Palo Alto convergent vers l'idée que les formes de relations entre acteurs relèvent essentiellement des phénomènes d'affinités et de sympathie (Maisonneuve, 1973) et de genèse de ces formes de relations (Newcomb, 1953), soulignant ainsi l'existence indéniable de cette dimension « qualité » de la relation établie entre les acteurs. Ainsi, le modèle « logique » de communication décrit par Ardoino (1966, p.21) et le retour qu'il décrit (1993, p.2) « ... du projet très appareillé.... » diffusé à coups de circulaires et d'instructions, est à contre courant total avec la construction de sens par la communication dont fait état Mucchielli (2004).

En effet, en rester à un style de communication « télégraphique » tel que le décrit Winkin (1996, p.11) appliqué au cours des années 50 et ayant servi de socle à la construction des sciences de la communication et défini comme ceci ; « Quand je communique avec une autre personne, je lui transmets un message, et quand cette personne communique à son tour avec moi, elle me retourne un message de même nature qui contient des renseignements accessibles d'abord à elle et non à moi » (Winkin, 1996, p.14), ne participe pas à la construction de sens, ni de qualité communicationnelle nécessaire à la construction de celui-ci.

Tout d'abord, Mucchielli et al. (2004, p.15) nous rappellent l'importance primordiale de la contextualisation ; « ...le contexte est donateur de sens. Le sens naît de la mise en relation de l'action de communication avec des éléments de son contexte. Ce travail de mise en relation est fait par les différents acteurs de la communication... ». En effet, le sens d'une parole

dépend des conditions dans lesquelles elle est prononcée. Nous en avons tous eu l'expérience –heureuse ou malheureuse- que ce soit dans le domaine professionnel ou tout simplement par l'échange de « sms » entre partenaires dans la vie privée ou dans l'intimité de la vie amoureuse.

Un deuxième principe de contextualisation de la communication est celui que « le sens n'est pas séparable des conditions de sa production ». En d'autres termes, affirmer que le REMC est applicable le 1^{er} juillet 2014 sur tout le territoire national n'a de sens que pour ceux qui prononceront ces paroles ou produiront ces écrits. Ainsi « Si l'on replace une langue dans le contexte (quasi naturel, mais qui nous échappe le plus souvent), de toutes les autres langues parlées, alors on fait surgir un des sens primordial de la langue ; effort d'une communauté particulière pour échanger sur le monde et créer ainsi ses liens sociaux internes » (Mucchielli et al., 2004 , p.16).

De même, le risque n'est pas nul de faire se transformer un projet en stéréotype ; En effet, dans la stratégie qui met en place le stéréotype « le texte se trouve refaçonné selon les impératifs d'un modèle préfabriqué, extérieur au récit et enregistré de façon plus ou moins distincte par la mémoire culturelle du récepteur » (Amossy, 1991, p.22). Ainsi, le déchiffrement par chacun des acteurs « privilégie tous les constituants de la description qui correspondent aux cases du schéma préexistant.....Le déchiffrement récupère au maximum les différences, réduisant tout au déjà vu et déjà connu....Tout ce qui déborde malencontreusement cet ensemble de traits fixes réunis en un schème stable est relégué au rang de «restes... ».

Dans une dynamique de modélisation d'un système complexe (le « comment ? »), il restera à vérifier le meilleur chemin à emprunter pour faire que la matrice GDE et le REMC ne restent pas des éléments de langage propres à une communauté si particulière qu'ils restent sous la forme d'un dialecte local très circonscrit, non compris d'une majorité d'acteurs du projet.

A. Mucchielli (2004, p.17) reprend les travaux Watzlawick (1972), pour nous montrer l'un des chemins vers la contextualisation et pour nous dire que « ...recadrer c'est donc redéfinir la situation ou passer une méta-revue de la situation dans le but de changer le sens des rapports entre les acteurs. La notion de recadrage est ainsi fondamentale pour toutes les études sur le changement de comportement... ». Ainsi, si la finalité de la matrice GDE et du REMC est de modifier le comportement des usagers de la route, sans doute le chemin pour y arriver serait tout d'abord de modifier le comportement par le recadrage et la contextualisation, des acteurs en charge du projet final.

2.2.5.3 Communication en vue du changement : une adaptation du modèle de Palo Alto.

Ironie du sort, c'est par le biais d'une expérience vécue par un officier chargé de faire évacuer une place lors d'une émeute que P. Watzlawick (Watzlawick et al, 1975, p.101-102), illustre les différents niveaux de changement ; Cet officier (auquel je ne peux résister à me comparer pour avoir pratiqué de la sorte au cours de ma carrière...) ayant reçu « l'ordre de tirer sur la canaille », « demande » aux émeutiers, qu'ils congratulent comme étant « des citoyens honnêtes et respectables » de quitter les lieux pour qu'il « puisse ainsi tirer sans risque la canaille ». Il a ainsi sorti la situation du cadre habituel (recadrage) qui aurait été de respecter l'ordre donné avec pour risque une réponse des manifestants, hostile et violente, qui aurait eu pour conséquence, certes une évacuation de la place et donc de la situation mais cantonnée au niveau 1 du changement c'est-à-dire sans résolution réelle du problème. L'officier, au contraire, « sort la situation du cadre qui jusqu'alors l'englobait lui-même avec la foule et la recadre d'une manière qui satisfait toutes les parties concernées » aux fins d'arriver à un changement de niveau 2. Il a ainsi utilisé une autre technique de communication. Nous rejoignons ici les termes du point 2 de ce chapitre dédié à la communication, les fondements de l'école de Palo Alto ; le *Comment* plus que le *Pourquoi*.

P. Watzlawick (Watzlawick et al., 1975), conclut d'ailleurs ainsi sur ce thème ; « Si l'on renonçait à l'exercice.....qui consiste à chercher à l'aide d'une anamnèse pourquoi un système humain en est venu à fonctionner comme il le fait, pour se décider à chercher comment il fonctionne et avec quels résultats, on s'apercevrait que le véritable problème se trouve dans ce que le système à jusque-là tenté de faire pour régler son problème supposé, et que l'intervention.....doit évidemment porter alors sur cette pseudo-solution génératrice de problèmes et constamment réitérée »

Cette perspective est à placer en parallèle avec les systèmes essentiels de relations de G. Bateson qui catégorise, toujours dans le mouvement de l'école de Palo Alto, celles-ci en ;

- Relations symétriques
- Relations complémentaires

Dans les relations symétriques, les partenaires s'engagent dans une spirale fondée sur un accroissement de l'ampleur d'un même comportement alors que dans les relations complémentaires, ils forment une « entité bipolaire » du type « protection-faiblesse, autorité-

soumission, exhibitionnisme-voeurisme...) (Winkin,1996, p.58) . Bateson (1977) parle ainsi de « schismogenèse » c'est-à-dire, qu'exacerbés, « ces deux systèmes de relation peuvent conduire à l'éclatement...du système social dans le cas de groupes » (Winkin, 1996, p.58). Mais Y. Winkin (2000, p.59) nous rassure sur le fait que Bateson (1977) « suggère plusieurs modes de contrôle cybernétiques permettant au système de conserver sa stabilité.... »

Pour autant que l'école de Palo Alto nous semble constituer un axe de travail approprié à notre problématique, notamment pour nos travaux ultérieurs, nous ne ferons pas l'économie d'aborder au cours de ceux-ci les approches de la « communication sociale » (ou orchestrale), telle que la définit Y. Winkin (2000, p.83), à savoir « ... une matrice...qui constitue l'ensemble des codes et des règles qui rendent possibles et maintiennent dans la régularité et la prévisibilité les interactions et les relations entre les membres d'une même culture....Elle permet à l'action...de s'insérer dans la continuité. L'individu est vu comme un acteur social, comme un participant à une entité qui le subsume ».

C'est bien là la finalité de notre travail au long cours ; faire en sorte que chacun des acteurs publics et privés, de la sécurité routière et de l'éducation à la route, puisse s'approprier, au sein d'un système complexe mais commun à tous, comme sienne, la réforme du projet de société, en matière de mobilité, que constituent la matrice GDE et le REMC.

Nous émettons l'hypothèse, ici, que la communication organisée sur des modèles théoriques éprouvés, constituera le socle fondateur de cet ambitieux, mais non hypothétique, projet.

(Hypothèse que nous n'aurons pas l'occasion de vérifier dans les temps impartis pour l'élaboration de ce travail mais qui fera l'objet de travaux de recherches ultérieurs)

« ...à la racine de tous les événements qui sont provoqués par l'homme, se trouve son aptitude à communiquer, base sur laquelle se construit la coopération » (Bateson ,1988, p.51). C'est un peu sur ce principe que s'est construit la société Américaine. « ...un continent largement ouvert, des ressources illimités en terres et en matières premières.....une nature indomptée avec des Indiens hostiles... ; Une coopération étroite se révélait indispensable entre les colons qui, dans les zones frontalières, ne pouvaient se connaître que depuis peu. Obtenir le maximum d'un groupe de gens qui ont besoin les uns des autres et qui veulent coopérer mais ne se fient pas les uns aux autres.... » (Bateson ,1988, p.183).

Nonobstant le fait que nous ne sommes pas en Amérique du temps des pionniers, il n'en demeure pas moins que notre problématique soulève le besoin fondamental de coopération tel que Bateson (1988, p.237) le décrit et qui va nécessiter vraisemblablement une régulation

appropriée par une approche subtile en matière de communication : « ...la condition pour qu'il existe un groupe déterminant...semble être que chaque participant ait conscience des perceptions de l'autre. Si je sais que l'autre personne me perçoit et si elle sait que je la perçois, cette conscience mutuelle devient une partie déterminante de toute notre action et de l'interaction. Au moment où s'établit une telle prise de conscience, l'autre et moi constituons un groupe déterminant et les caractéristiques de processus progressif dans cette entité plus grande contrôlent dans une certaine mesure les deux individus. Ici encore deviendront efficaces les prémisses culturelles partagées ».

Cette approche en termes de communication pourrait être cependant renforcée par un traitement sur le groupe.

Lewin (Levin & Marrow, 1972, p. 138), ont développé plusieurs approches dans la dynamique de groupe à partir d'expériences d'éducateurs ou d'animateurs de loisirs et de professeurs mais encore de tout le champ de la gestion industrielle. K. Lewin fut un catalyseur de ces expériences diverses pour en faire un véritable champ d'étude. Et de reconnaître le groupe comme « un organisme psychologique global » plutôt qu'une simple collection d'individus.

«De toute façon, un individu qui rentre dans un groupe s'en trouve profondément modifié ; ses relations avec les autres membres du groupe changent et changent les autres...un groupe fortement attirant exerce une importante pression sur ses membres ; un groupe moins attirant a un moins grand pouvoir de pression à la conformité » (Lewin & Marrow, 1972, p 140).

La visée étant un changement quelconque, de but ou de perspective du groupe, le principe sera d'effectuer un changement de son équilibre.

Lewin (Lewin & Marrow, 1972) conclue ses travaux sur le groupe par le fait qu'il est vain d'essayer de changer les méthodes de travail d'un individu si le groupe entier auquel il appartient n'est pas impliqué dans ce changement. L'individu contraint isolément, plutôt que de perturber sa relation avec son groupe, préférera prendre d'autres risques pour se conformer à son groupe.

Il poursuit par « Cette solidarité (cohésion) est la caractéristique essentielle de tout groupe en l'absence de laquelle il est douteux que l'on puisse parler d'existence de groupe »

Dans la problématique que nous rencontrons, il convient donc de combattre le rejet de la matrice GDE et du REMC par tel ou tel groupe au risque que ceux-ci connaissent le même sort que le feu PNF ; Cela sera d'autant plus aisé que le groupe en charge de mettre en œuvre ces projet globalisant, sera attractif.

Toujours selon Lewin (Lewin & Marrow, 1972), cette attractivité se réalise entre autres, par le fait que les activités groupales renforcent les chances de chacun des individus de réaliser ses

propres buts. Des normes se développent alors dans le groupe formé, même d'une grande diversité d'affinités, incluant des attitudes et des actions. Selon Lewin (Lewin & Marrow, 1972), la cohésion du groupe ne vient pas des affinités ou des divergences de ses membres mais de leur « interdépendance dynamique ». Il poursuit par « La dépendance réciproque dans l'atteinte des buts fait naître un empressement à partager les aléas et les difficultés, et même accorde des personnalités diamétralement opposées ».

Les théories développées par K. Lewin (Lewin & Marrow, 1972), alliées à celle de G. Bateson (1977 ; 1991) en matière de communication et de dynamique de groupe, nous paraissent particulièrement bien éclairer les pistes de notre problématique et nous aiderons à comprendre les difficultés des interactions entre les acteurs publics de sécurité et d'éducation routière et mieux encore les difficultés actuelles mais aussi à venir, entre ceux-ci le monde professionnel de l'éducation à la route.

Nous pensons, pour conclure, et au vu des éclairages théoriques que nous avons abordés, que le préalable à toute action éventuelle en vue de proposer des pistes, ou de modifier de quelque façon, un élément des systèmes pour le moment maintenus artificiellement distincts, est la prise en considération des représentations sociales comme vecteur de la communication.

Ce champ de recherche, dépassant le cadre des thérapies systémiques, dépassant le champ des interactions duales ou interindividuelles, mais se situant plutôt dans un cadre institutionnel, nous souhaitons compléter par l'étude du champ organisationnel dans lequel naissent ces représentations, berceau de l'organisation de la communication. Comme nous l'avons mentionné supra, les contraintes et les exigences en termes de temps dans la rédaction de cette recherche, ne nous permettront pas une étude approfondie de ce thème pourtant fondamental dans la compréhension globale de la problématique que nous comptons poursuivre ultérieurement dans de prochains travaux. A défaut de cette étude, nous aborderons néanmoins de manière descriptive l'organisation des PASR pour mieux nous concentrer, au long d'un chapitre, sur une particularité qui caractérise fortement les acteurs publics de sécurité routière, à savoir les notions de pouvoir et d'autorité dans les organisations.

On définit une chose (à tort) par ce qu'elle est censée «être» au lieu de la définir par ses «relations» avec les autres éléments. G. Bateson



2.3 L'ORGANISATION

L'organisation est en réalité un conflit organisé avec un projet soi disant commun.

2.3.1 Quel type d'organisation ?

J'ai choisi tout d'abord de convoquer F. Butera (1991). En effet, son seul ouvrage traduit en Français traduit d'emblée le type d'organisation que nous avons pu décrire dans la première partie de ce travail. Et c'est sa proposition de catégorisation des entreprises qui a capté dans un premier temps notre attention pour répondre en tous points à la description des systèmes des acteurs publics de sécurité routière en France.

Butera (1991, p. 74) dégage 4 typologies d'entreprises (prise ici dans le sens que l'entreprise comme les administrations publiques sont des organisations) ;

- L'entreprise verticalisée
- L'entreprise multidivisionnelle
- L'entreprise transactionnelle
- L'entreprise réseau

Dans le cas qui intéresse notre recherche, il semble que le concept « d'entreprise réseau » soit le plus adapté pour caractériser la sécurité routière en France ; Sur le site de l'Etat www.securite-routiere, le terme de réseau est omniprésent : « ... Le réseau des chargés de mission deux-roues motorisés se forme à ... », « ...La sécurité routière s'est organisée en créant un réseau de référents spécialisés dans le champ de la pratique.... », Ou encore « La sous-direction de l'éducation routière et du permis de conduire (animation des réseaux

professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière...).

Pour confirmer cette hypothèse, nous nous en référons à Butera (1991) : « Dans l'entreprise réseau, les entreprises externes (ici, les acteurs de S.R) et les unités d'organisation internes sont considérés comme des nœuds (des parties constitutives d'une organisation en réseau)...D'autres nœuds, qui ne sont pas nécessairement « grands » par la taille prennent également de l'importance. Il s'agit par exemple d'un groupe travaillant sur un nouveau produit..... ». Nous pensons ici immédiatement au PANGOF²⁴ qui occupe une place particulière au sein du réseau des PASR. En effet, c'est ce « nœud » petit par la taille, qui est en constante relation et répond directement aux commandes de la DSCR, direction tutélaire de la sécurité routière Française. Ce sont ses membres, issus des sous systèmes que sont chaque PASR, qui se réunissent au niveau national et qui conçoivent de « nouveaux produits » ou qui valident des « productions » locales dans un souci de conformité à la norme établie. Ainsi, chaque PASR, sous système autonome, est soumis à la régulation du nœud le plus petit en taille mais le plus proche du cœur du système. C'est une forme différente de hiérarchie que celle du système bureaucratique, totalitaire ou monolithique, mais qui donne à chacun des acteurs des sous systèmes l'autonomie sans doute nécessaire à l'émergence de créativité dans le sens ou l'entend Aznar (2013, p 17-19), à savoir la capacité individuelle (ou celle d'un groupe) à réaliser une production qui soit à la fois nouvelle et adaptée au contexte dans lequel elle se manifeste (c'est ce que les autorités locales demandent aux PASR) ou encore l'ensemble des méthodes et techniques mentales incluses dans le processus qui comprend successivement : l'expression d'un problème créatif, l'émergence des idées nouvelles et la transformation de ces idées en solutions (les CMSR sont facilitateurs, formateurs, accompagnateurs et donc contractuellement forces de proposition).

2.3.2 Spécificités de l'entreprise « réseau »

Butera (1991, p. 77) définit l'entreprise réseau comme la forme la plus achevée de l'entreprise (organisation) mais aussi la plus composite des structures ; « ...Elle est à la fois marché, structure hiérarchique, réseau de communication, système social, clan, structure politique » et l'un des points critiques de ce type d'entreprise sont les modalités de contrôle et d'influence... ». *Dans ce type d'entreprise, coexistent à la fois contrôle hiérarchique, influence et pouvoir, relations commerciales et autonomie ».*

²⁴ Point d'Appui National de Gestion des Offres de Formation

Ce réseau est également constitué « d'entreprises et d'unités d'organisation diverses ; Théoriquement (et fréquemment dans la pratique), les relations entre les différentes entités se règlent dans le même temps, soit par un contrôle hiérarchique, soit par une influence sans contrôle (« tourner dans l'orbite »), soit par des relations commerciales, soit dans le respect de l'autonomie de chaque unité » (Butera, 1991, p. 84)

Alter (2001, p. 212) retient cinq critères pour définir un réseau :

- Un réseau est tout d'abord un ensemble de relations dans lequel chaque élément peut entrer directement en contact avec n'importe quel autre élément sans passer par une structure centrale.
- Un réseau représente également une structure d'échange dont la nature est spécifique au réseau et échappe ainsi aux formes d'échanges conventionnelles.
- Un réseau dépasse les structures institutionnelles dans lesquelles il se trouve intégré. L'univers d'appartenance est bien plus lié aux activités et formes d'échanges développés par les membres du réseau qui disposent d'un tissu de relations bien plus large et serré que celui que propose la structure formelle de travail.
- Un réseau est donc toujours plus ou moins clandestin ; les pratiques qu'il recèle représentent souvent le moyen de contourner les règles de la division du travail ou de la circulation de l'information. La clandestinité est cependant très partielle et tolérée (plus ou moins) par la hiérarchie car elle est source d'efficacité
- Enfin un réseau n'a pas d'existence indépendante de son efficacité. Il ne peut survivre que s'il permet à ses membres de mieux atteindre leurs objectifs...

« Les réseaux fonctionnent comme des bourses d'échange, de savoirs et d'alliances, bourses dans lesquelles celui qui reçoit doit savoir donner à son tour. Ce système d'échanges permet la coopération et le contrôle de cette coopération » et encore « l'entraide et la coopération ne peuvent donc être confondus avec une succession de coups de mains ou une solidarité fusionnelle » (Alter, 2001, p.215).

Les PASR, systèmes contenant des « objets » relevant d'origines volontairement diversifiées répondent aux critères cités par Butera (1991) et Alter (2001). Ils sont rejoints en cela par les travaux de Crozier et Friedberg (1992) qui décrit ces fonctions de contrôle et de régulation,

pouvant apparaître comme oppressants, mais comme autant de moyens pour permettre à d'innombrables acteurs d'exister. ***La volonté de détenir du pouvoir et de la capacité d'influence est inhérente à toute organisation et les PASR n'échappent pas à la règle.*** Avec cependant une particularité propre à l'organisation en réseau telle que décrite par Butera (1991); Cette organisation aux contours définis certes administrativement parlant (Cf. les conventions de mise à disposition) mais aux limites et aux missions relativement « peu claires » (c'est ce qui concourt d'ailleurs au retrait de certaines administrations dans la mise à disposition de CMSR), est propice à l'extension d'une « zone d'incertitude » (Crozier et Friedberg, 1992, p.78). Ainsi, c'est sur ces « zones d'incertitude organisationnelles que les individus ou les groupes tenteront tout naturellement de contrôler pour les utiliser dans la poursuite de leurs propres stratégies, et autour desquelles se créeront donc des ***relations de pouvoir*** ». Les auteurs affirment notamment que ***le pouvoir, les capacités d'action.....au sein d'une organisation, dépendent... du contrôle qu'ils peuvent exercer sur une source d'incertitude*** par rapport à toutes les autres qui conditionnent également cette capacité ».

E. Morin (1977, 1980, 1986, 2001, 2004) d'ajouter au cours des six ouvrages consacrés à « La méthode », que les organisations, de l'organique à la mégamachine, se maintiennent en stabilité grâce à cette régulation. En réalité, les organisations sont des construits humains, et par conséquent sujettes à l'irrationalité, à l'incertitude et à l'improbable. Tout système peut être lu selon une dialogique constante²⁵ entre son entropie (désordre) et sa néguentropie (ordre).

2.3.3 Les notions de pouvoir et d'autorité dans les organisations

Crozier (Crozier et Friedberg, 1992) relève justement que « c'est à ce niveau qu'interviennent les caractéristiques d'une organisation ».

C'est l'organisation elle-même qui rend possible le développement de relations de pouvoir et en fonde la permanence, car ***le pouvoir n'existerait pas sans l'existence de relations entre individus ou entre systèmes.***

Pour qu'il vive et grandisse, un système a besoin de consommer une énergie venue de l'extérieur, capable de jeter le trouble, l'instabilité, l'agitation et le désordre dans la sérénité de ces trop fameuses certitudes acquises que d'aucuns, vivent comme immuables. Les PASR, on l'a vu, sont des sous systèmes composés « d'objets » aux origines variées qui favorise la

²⁵ Rencontre de deux logiques concurrentes et antagonistes

régénération du système. « Tout ce qui ne se régénère pas dégénère » rappelle volontiers Edgard Morin²⁶. Cette réflexion paraît s'appliquer tant au sujet de la présente recherche, un groupe, qu'à tout autre système, à partir de la vie moléculaire jusqu'aux formes d'organisations les plus développées.

Les fonctions régaliennes, dont relève par ailleurs la sécurité routière, fonctionnent sous le modèle *bureaucratique* ; Selon M. Crozier (1963, p.242), en ce domaine, « *toute organisation quelle que soit sa structure, quels que soient ses objectifs et son importance, requière de ses membres un montant variable mais toujours important de conformité. Cette conformité sera obtenue, pour partie, par contrainte, pour partie en faisant appel à la bonne volonté....* ».

Ainsi, une fois encore, cette demande de conformité d'acteurs publics (de sécurité routière pour ce qui concerne le cas présent) est castratrice de liberté et par conséquent de créativité. Tout au moins c'est ce que l'on pourrait penser si l'on ne prenait pas en compte le fait, que « L'idée du pouvoir conçue seulement à partir de celui qui détient du pouvoir sur quelqu'un d'autre n'est pas suffisante » (Crozier, 1965, p.13) et que pour qu'il y ait pouvoir il faut qu'apparaisse un objectif commun. Mais même dans ce cas, il n'y aura pas seulement pouvoir de A sur B mais également pouvoir réciproque de B sur A car B peut refuser ce que demande A et B ne donnera que ce demande A que dans la mesure où il reçoit aussi quelque chose. Enfin « ...pour comprendre la relation de pouvoir il faut faire intervenir la situation des individus dans l'organisation dont ils font partie et considérer aussi cette relation dans le temps ».

C'est à partir de cette théorie qu'il faudrait sans doute réfléchir à la construction de la coopération pour le moment inexistante entre les acteurs publics de sécurité routière et le monde professionnel de l'éducation routière.

A cette théorie, il faudra ajouter le principe du « pouvoir inavouable » Crozier (1965, p.17); L'auteur a montré que contrairement au principe du « tout bureaucratique », où seule la face noble du pouvoir apparaît (celle qui valorise la réussite de l'ensemble dont on fait partie, celle qui valorise constamment la hiérarchie qui incarne cette réussite), la prise en compte réelle de la face cachée du pouvoir (le chantage contre l'organisation dont on fait partie, les revendications, voire le chantage...) est un facteur déterminant dans le changement et le progrès de l'organisation. « ...ce problème est fondamental dans la conduite des

²⁶ Site web « réseau de l'intelligence de la complexité » dictionnaire de citations d'E. Morin, la complexité en contexte

organisations » (Crozier, 1965, p.17). En effet, reconnaître à chacun des « objets », acteurs dans le système, le droit de négocier sa participation à l'ensemble sans entourer la hiérarchie d'une aura sacrée paralysante, pour elle et pour les subordonnés, est source de coopération.

« ...Cette adaptation collective se fait d'autant mieux qu'elle résulte de la synergie d'évolutions individuelles, à tous niveaux, et non essentiellement de directives descendantes. C'est vrai de l'évolution et du développement de tous les organismes vivants, c'est vrai aussi des organisations » (Mallet, 2003, p.23). Elle compare, avec Varéla (1993), le monde de l'organisation avec le monde du vivant pour nous dire « ...qu'être vivant, c'est aussi sauvegarder son potentiel de créativité souvent étouffé par des routines, par des directives trop précises, par une absence de reconnaissance et de valorisation de la part de la hiérarchie.... » et revient avec insistance sur le thème du sens. Mallet (2003, p.42) contre toute tentative qui viserait à ne pas faciliter « tous types de communication, en acceptant les bouleversements et les réorganisations permanentes induites par de nouvelles remontées d'informations, de nouvelles initiatives laissées aux personnels...Tout doit être fait pour que les potentialités d'intelligence individuelles et collectives puissent plus facilement émerger et se développer, ceci étant de fait le meilleur garant de la flexibilité, de viabilité et de la vitalité de l'organisation dans son ensemble.... » C'est vrai que la tentation est grande pour chacun des acteurs, détenteur d'une parcelle de savoir, de connaissance, de compétence, de préserver, de sauvegarder sa « place » ou son positionnement dans le système ; « ... l'intelligence des uns, leurs initiatives sont toujours craintes par les autres, qui voient là ; risque de perte d'influence, de territoire, de maîtrise de situation. ». Et d'ajouter encore (Mallet, 2003, p.60) « ...Toutes les actions de communication, ou de formation, qui ne s'inscriraient pas dans cette optique n'auraient, de notre point de vue, que des effets provisoires et superficiels ».

Les idées de Crozier (1963, 1992) et de Mallet (2003) convergent vers celles de Morin (2011) et de Taleb (2011, 2013) pour dire qu'un monde parfaitement ordonné rend impossible l'innovation et la création et que plus une société est complexe, plus les individus qui la composent ont de plus grandes libertés d'action. Ce qui pose à nouveau le problème du contrôle et du pouvoir dont il nous faudra explorer les méandres dans un prochain travail.

C'est vraisemblablement vers Friedberg (1994) que nous chercherons à décrypter les « dynamiques de l'action organisée ». En effet, les travaux de cet auteur et de ceux qui ont inspiré ses recherches montrent que seuls « ...les buts d'une organisation, qu'ils soient

officiels ou latents, déclarés ou réels, pas plus que les impératifs fonctionnels de survie et d'adaptation qui la caractérisent en tant que système naturel ne suffisent pas pour subsumer son fonctionnement et pour expliquer son comportement. Celui-ci dépend de la façon dont elle obtient et légitime la compliance, c'est-à-dire la conformité et l'obéissance de ses membres ». Ainsi, le bon fonctionnement d'une organisation et la réussite d'un projet passent nécessairement par un équilibre savamment pensé, construit et entretenu, entre liberté, autonomie, régulation et contrôle, et au-delà entre l'ordre et le désordre.

Ainsi, l'arrivée dans le système établi (le réseau sécurité routière, les PASR), d'une nouvelle composante (les professionnels de l'éducation routière), perturbera sans doute l'apparente tranquillité de celui-ci mais sera de nature à le dynamiser et surtout à le « régénérer ».

Vraisemblablement, les difficultés à prévoir dans l'application du R.E.M.C, son appropriation par tous, en tant que modèle théorique du comportement en situation de conduite, ne relèvent pas seulement d'une « bonne » et « simple » communication. Il faut sans doute considérer que «l'organisation pyramidale fait assez bien apparaître une part importante de la pathologie des communications dans l'entreprise, en mettant en outre en relief trois conséquences marquantes ;.....(dont)... le problème des communications est très dépendant de celui de la définition du pouvoir et de l'exercice de l'autorité...., l'examen de cette symptomatologie nous conduit à la découverte de syndromes plus généraux..... » (Ardoino, 1966, p.94).

Il distingue ainsi 5 niveaux de « problèmes » dans le fonctionnement de l'organisation (Ardoino, 1966, p 105) ;

- - Celui des personnes
- - Celui des interrelations
- - Celui du groupe
- - Celui de l'organisation
- - Celui de l'institution

Nous voyons bien ici les relations étroites qui existent entre chacun des niveaux et que la moindre dysfonction entre chacun des niveaux, entraîne une pathologie de la communication. Nous en concluons que Représentations sociales et Communication ET Organisation sont intimement liés et qu'en agissant sur l'un des niveaux, nous créons une action sur chacun des autres échelons.

Il nous restera à déterminer à l'aide des apports théoriques des principaux auteurs en les matières, mais sans doute aussi également grâce aux contributions novatrices en matière de management ou d'économie et de complexité, les meilleurs points d'entrée et les meilleurs stratégies et angles d'attaque pour permettre la mise en œuvre du projet de société que constitue le REMC.

3 PARTIE III : Travail méthodologique de corroboration

C'est pour toutes les raisons évoquées dans les parties I et II, que nous avons délibérément

choisi de mener notre enquête au sein des Pôles d'Appui de Sécurité Routière.

Pour des raisons de contraintes temporelles et géographiques, il n'a pas été possible de mener d'autres enquêtes qui auraient été nécessaires pour cerner plus encore et de manière plus globale notre sujet. Nous manqueront ainsi, des données recueillies dans des centres de formation d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière (BEPECASER), dans des centres de préparation au BAFM, mais aussi au sein des instances partenariales professionnelles (syndicats et associations professionnelles), aux fins de connaître les motivations des apprentis enseignants, leurs attentes, leurs résistances au changement, pour tenter de connaître les motivations des actuels et futurs formateurs, et leur implication dans le changement qu'implique nécessairement le référentiel pour l'éducation à la mobilité citoyenne issu de la matrice GDE et **la volonté de tous ces acteurs à collaborer avec les acteurs publics de sécurité routière.**

De notre point de vue, cette collaboration serait tout à fait nécessaire à une meilleure connaissance de la matrice GDE et des textes du R.E.M.C en vue d'une mise en œuvre optimale de la réforme.

Ainsi les investigations resteront centrées sur une forme identifiée de groupe (les PASR) où tous les membres, sans forcément se connaître, se reconnaissent mutuellement au sein d'une organisation unique constituant une véritable plaque de rencontre permanente et pérenne, interculturelle et interprofessionnelle.

RAPPEL DE LA PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESE

Les directives Européennes imposent aux pays membres, la mise en place de la matrice GDE dans l'apprentissage de la conduite de véhicules terrestres à moteur, mais plus largement encore dans l'apprentissage de nos déplacements. La France décline ces directives sous la forme du REMC qui sera mis en application dès le 1^{er} juillet 2014.

A quelques mois de sa mise en application, les textes, parus au JORF le 13 juin 2013 sont-ils connus des acteurs publics de sécurité routière ? Ceux-ci sont –ils prêts à collaborer avec les professionnels de l'éducation à la route et plus particulièrement avec le monde des auto-écoles.

En fonction de l'étude et des analyses qui en seront tirées, il faudra s'interroger sur le type d'organisation qui paraîtrait le plus efficient pour l'application du référentiel d'éducation à

une mobilité citoyenne, et au-delà, d'un meilleur vivre ensemble.

Notre hypothèse :

Nous formulons l'hypothèse que la matrice GDE et surtout le REMC, ne sont pas suffisamment connus des acteurs publics de sécurité routière pour qu'ils puissent s'en approprier les contenus et les décliner dans leurs pratiques professionnelles à la date de mise en application officielle le 1^{er} juillet 2014. Nous pensons qu'il s'agit principalement d'un problème de communication et d'organisation bien plus que d'une volonté de ces acteurs, de ne pas coopérer.

Nous émettons également l'hypothèse, que la communication organisée sur des modèles théoriques éprouvés, constituera le socle fondateur de cet ambitieux, mais non hypothétique, projet. Cette dernière hypothèse ne pourra cependant pas être vérifiée dans le présent travail mais sera en partie l'objet de nos travaux ultérieurs.



3.1 LE RECUEIL DE DONNEES

3.1.1 Choix de la méthode

C'est la méthode expérimentale qualitative que nous avons choisi. C'est par le biais des entretiens avec les animateurs de PASR que nous recueillerons les données nécessaires à la corroboration de notre hypothèse. Il nous paraissait, dans le contexte du travail à produire, opportun de mettre en pratique les théories et notamment celles sur la communication, qui constituent l'un de nos principaux axes de recherche.

Sur les 9 entretiens, 7 ont eu lieu dans le bureau et/ou sur le lieu de travail habituel de l'interviewé. 1 a été effectué par liaison téléphonique et 1 autre dans un lieu public.

Le contrat, vrai engagement moral pour ma part, a été précisé en amont de chaque entretien afin d'établir la relation de confiance sur laquelle repose toute la sincérité des propos de l'interviewé. Ainsi, ce sont 6 entretiens qui ont été enregistrés avec accord afin d'être retranscrits intégralement après anonymisation puis totalement effacés de l'enregistreur. Les trois autres ont fait l'objet de prises de notes puis de retranscription mémorielle intégrale et immédiatement après l'entretien, technique que nous disons maîtriser puisque nous l'utilisons quotidiennement dans notre pratique professionnelle même si nous avons conscience d'une part d'erreur d'interprétation ou d'oubli supplémentaire. Chaque entretien, hormis l'entretien téléphonique a duré approximativement 2 heures. (Entretien tel. environ 1heure)

3.1.2 Choix du type d'entretien

L'entretien est un acte de communication. Il a lieu en face à face et relève de l'interaction entre l'enquêteur et l'interviewé et est donc susceptible de nombreux biais de recueil, mais aussi d'interprétations.

La qualité des deux inter actants est donc supposée de facto.

Il n'y a pas de règles strictement scientifiques pour encadrer les entretiens ; il s'agit plutôt de conventions ou d'usages. Pour ma part, j'ai opté pour l'entretien semi directif qui me semblait le mieux correspondre à l'objet de notre recherche.

Mon métier m'a amené à pratiquer des multitudes d'entretiens de toutes natures. C'est donc une expérience de plus de trente années dans cette pratique de recueil qui va constituer le socle de celui-ci dans notre production.

Blanchet (1991, p.93) considère d'ailleurs l'entretien comme technique scientifique à part entière quant à la méthode de recueil et à son analyse.

L'entretien semi-directif : Pour ma part, et dans le cas présent, il se situe juste avant l'entretien non-directif. Il n'est pas fermé dans le sens où l'interviewé disposait d'une grande latitude de parole et où je m'étais rendu totalement disponible dans l'écoute et dans le temps dont seul l'interviewé était le gardien. Il n'est pas totalement ouvert dans le sens où une thématique précise constituait l'ossature de l'entretien. Les thèmes à aborder sont fixés à l'avance, juste avant le début de l'entretien. Mais l'ordre et la forme de présentation des thèmes sont libres.

Les questions n'ont pas été forcément posées dans l'ordre prévu initialement, l'important ayant été de donner à l'interviewé, le choix du déroulé dans les thèmes qu'il souhaitait aborder prioritairement. Ceci participant d'ailleurs à une meilleure qualité de l'écoute active.

Pourtois et Desmet (1988, p.56), considèrent par ailleurs que la technique d'entretien semi-directif permet de recueillir efficacement des systèmes de valeurs, des modes de représentations, des perceptions spécifiques à un sujet ou à un groupe. Ce qui nous importe particulièrement dans le cadre de notre problématique.

L'entretien n'est donc pas un simple enregistrement passif ; C'est un moment d'échange, unique et précieux tant il relève de l'intime. Hormis les chapitres relatifs aux thèmes que je souhaitais aborder, j'ai demandé aux personnes de citer 5 mots clefs qui leur paraissaient caractériser l'entretien aux fins de percevoir la façon dont celui-ci a été vécu.

Les techniques de recadrage et les reformulations (écho, miroir, reflet...) ont été utilisées autant que nécessaire.

3.1.3 Construction d'une grille d'entretien (cf.annexe)

C'est à partir d'une grille de vraies questions –plutôt que de thèmes- que nous sommes partis. Ceci pour nous rappeler en permanence la nécessité d'homogénéité du discours malgré la diversité des cultures professionnelles de chacun. Cette grille a été quelque part, le garde-fou de l'entretien.

Les questions ont toutes été abordées au cours des entretiens, pas forcément dans le même ordre, tout au moins au cours de l'entretien. Nous connaissions particulièrement bien

l'ensemble des questions préalablement à l'entretien, de sorte que nous n'avons pas eu à y avoir recours en permanence lors des auditions et pouvoir nous décentrer aisément d'un quelconque document. Cependant, l'existence de cette grille commune, apportait un gage supplémentaire à l'interviewé sur l'égalité « de traitement » entre chacun des animateurs de pôle.

Nous avons volontairement abordé des thèmes semblables à des niveaux et des moments différents de l'entretien. La première « salve » constituait ainsi une « amorce » de la thématique abordée afin que l'interviewé entame déjà sa réflexion sur le sujet avant d'y revenir de manière plus aigüe. C'était pour nous une technique de relance ayant pour but de favoriser la rétroaction de l'interviewé sur la thématique concernée.

Le tout et les articulations entre les questions constituant un ensemble cohérent.

3.1.4 Choix du public

Sur les 15 pôles d'appui de sécurité routière, nous avons choisi d'interviewer 8 animateurs répartis sur l'ensemble du territoire sur un axe Nord-Sud (de Lille à Marseille) et un axe Est-Ouest (de Poitiers à Metz), ainsi que l'animateur du PANGOF, soit un total de 9 entretiens.

Ce choix est porté par les contraintes de temps et de moyens rencontrées dans la production de ce travail.

Ceci a présenté un réel avantage cependant ; C'est celui du langage ; R. Mucchielli (1974, p.29) souligne l'importance qu'il y a pour l'opérateur de maîtriser parfaitement le langage spécifique utilisé. Notre expertise, commune à l'opérateur et à l'interviewé, permet également une compréhension facilitée des idées, des intuitions, des opinions et des attitudes, allant selon R. Mucchielli « au-delà des mots ». Il ajoute (1974, p.29) « Encore faut il que l'intelligence ne soit pas au service d'une orientation affective ou idéologique qui biaise les résultats de son activité. Nous aurons conscience, au cours des phases du recueil de données mais aussi de leur analyse, de cette possibilité d'interprétation.

Nous avons eu l'occasion également de présenter, après trois entretiens effectués, notre projet à l'ensemble des participants, au cours d'une réunion nationale des animateurs de PASR à la DSCR.

3.2 LE TRAITEMENT DES DONNEES

3.2.1 Thématiques initiales et contours de critérisation

La construction de notre grille d'entretien comprend initialement 5 thématiques :

- Métier
- Reconnaissance-Autorité-Hiérarchie
- Coopération-Echange
- Evaluation
- Connaissance-Communication

Ces thèmes émanent des travaux préparatoires préalables à notre enquête (Parties I et II).

Au cours de notre enquête, nous avons été amenés à critériser de manière plus fine nos thématiques prévisionnelles. Dans un premier temps les lectures flottantes de chacun des entretiens ont permis d'en retirer des familles thématiques. De ces lectures successives, nous avons affiné encore ces thématiques devenues au fil du travail d'analyse des critères que nous avons défini comme suit :

1. Cloisonnement-Représentations sociales
2. Communication
3. Organisation
4. Reconnaissance-Valorisation-Hiérarchie-Autorité
5. Projet-Volonté
6. Education-Formation

Ces critères nous servent à bâtir notre grille d'analyse du contenu des données.

3.2.2 Unité de numération dans l'analyse de contenu

Pour notre travail d'analyse de contenu, nous avons choisi le mot comme unité de numération. C'est dans une deuxième approche, à la suite des lectures flottantes, et aux fins de comparaison, que nous avons opté pour cette solution.

Le travail préparatoire à l'analyse quantitative a déterminé le sens des phrases, des groupes de mots et enfin de chaque mot, et seuls ceux contenant véritablement, selon nous, un sens en rapport au contexte et à l'objet de la recherche, ont été retenus.

Ces « sens » ont été catégorisés, nous les avons nommés « critères ». Selon R. Mucchielli

(1974, p. 35) « ...les catégories (ici les critères) devront avoir les quatre qualités classiques :

- 3 Exhaustives (toutes les unités de sens sont distribuées dans les catégories....)
- 4 Exclusives (...un même élément ne peut appartenir à 2 catégories à la fois...)
- 5 Objectives (intelligibles à plusieurs codeurs)
- 6 Pertinentes (en rapport avec les objectifs de l'analyse....et le contenu à analyser)

Il ajoute que « toute catégorie doit être définie avec rigueur » et que « ...l'objectivité des catégories pose de nouveau le problème du risque d'interprétation ».

Sans doute, si nous n'avions pas été contraint par les conditions de réalisation de ce travail, aurions nous opté pour la méthode « Round Robin » consistant à « soumettre le même contenu à plusieurs juges-codeurs... » mais nous avons, en apportant une définition personnelle à chaque critère, nous même construit un « thésaurus » tel que le définit R. Mucchielli (1974, p.36) qui facilite les relations sémantiques et notamment « ...les apparentements de sens à partir du mot-base ».

3.2.3 Définition des critères

- **C1 - Cloisonnement-Représentations sociales** : L'idée que l'on se fait d'un métier, d'une culture professionnelle, de professionnels. Le cloisonnement fait référence aux difficultés de communiquer entre acteurs publics, entre acteurs publics et acteurs privés, aux freins dans la communication issus des représentations sociales ou des contraintes administratives ou hiérarchiques.
- **C2 - Communication** : Tout ce qui a trait aux échanges entre individus, en individuel ou en groupe, échanges verbaux et non verbaux, aux interactions administratives, aux échanges d'expériences, les réunions...
- **C3 - Organisation** : Tout ce qui touche au fonctionnement, à la structure du ou des services...
- **C4 - Reconnaissance-Valorisation-Hiérarchie-Autorité** : Tout ce qui a trait à l'intérêt des autorités pour les actions, pour la thématique sur laquelle œuvrent les agents, aux rapports hiérarchiques internes et externes, à la valorisation des métiers et des actes,

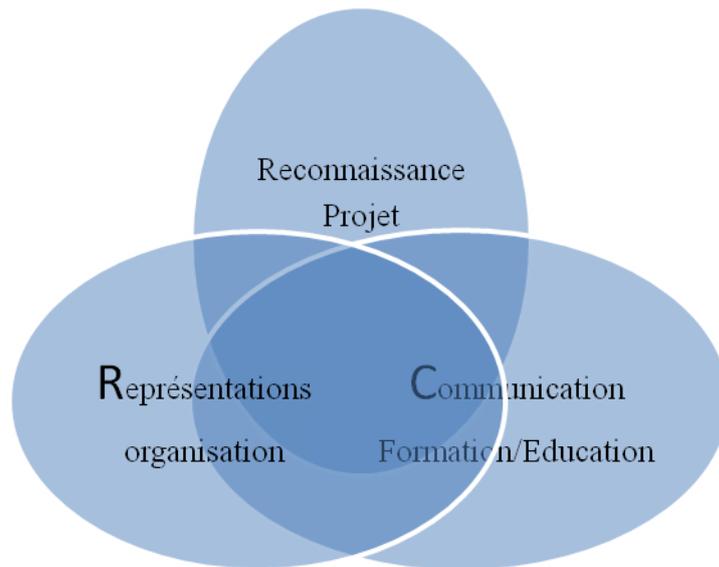
- **C5- Projet-Volonté** : Ce critère retiendra tout ce qui est relatif aux nouvelles idées, à la prospective, volontés de changement de modes de fonctionnement...
- **C6 - Education-Formation** : Toutes les mentions relatives aux actions de formation, tout ce qui est relatif à l'éducation sous toutes ses formes...

Tableau récapitulatif des critères d'analyse de contenu

<u>CRITERE 1</u>	Cloisonnement/ Représentations sociales
<u>CRITERE 2</u>	Communication
<u>CRITERE 3</u>	Organisation
<u>CRITERE 4</u>	Reconnaissance-Valorisation-Hiérarchie-Autorité
<u>CRITERE 5</u>	Projet-Volonté
<u>CRITERE 6</u>	Education-Formation

Représentation graphique des critères retenus²⁷

²⁷ Nous avons choisi de construire cette représentation graphique pour nous rappeler que même si les critères ont été élaborés à partir de la plus grande objectivité, il n'en demeure pas moins des possibilités d'interrelations entre ceux-ci



3.2.4 Biais

Il faudra tenir compte dans l'analyse des entretiens, des biais.

Ceux ci sont de plusieurs natures :

- Ma propre représentation à la fois de l'organisation, de la communication interne aux PASR dont je suis membre
- La représentation que j'ai des membres des PASR issus d'autres domaines du secteur public
- La représentation qu'ont les membres des PASR interviewés de mon propre métier et de mon positionnement dans le système
- La représentation que j'ai de celles des personnes interviewées

Mucchielli (1984, p.152) ajoute « ...l'influence de la sensibilité et de l'émotivité de l'analyste, l'influence de l'idéologie des codeurs, de sa théorie « à priori », de son hypothèse de travail, qui agit comme un filtre, comme une interprétation des informations dans le sens de l'idéologie, comme rationalisation des a priori irrationnels et des préférences partisans...Le chercheur ou l'évaluateur en analyse de contenu se doit de vouloir prouver ses hypothèses explicites ou implicites. Il doit savoir que même en utilisant une méthodologie impeccable, il est malgré lui orienté par ses tendances... ».

Il faut aussi tenir compte de la qualité du matériel support de notre recherche ; En effet, ce matériel a été créé par la recherche elle-même. R.Mucchielli (1974, p.19) soulève que « dans

ce cas, l'opérateur a fait naître un certain matériel qui contient quelque chose, et ce sont ces contenus qu'il faudra analyser, formuler, quantifier ». Il repère que dans le cadre de l'analyse de contenu, « le mode de création de ce matériel est une variable importante en ceci que le matériel suscité se trouve, par les intentions de l'opérateur et par les conditions de son surgissement, déjà influencé ou orienté ».

3.3 ANALYSE DES ENTRETIENS

- Tous les mots contenus dans les entretiens n'ont pas été utilisés ; en effet, les mots des questions posées, les cordialités d'usage ont été volontairement exclus. De plus, la question relative aux mots-clefs a été exclue car ceux-ci doivent faire l'objet d'un traitement spécifique de type chaîne associative.

3.3.1 Analyse de l'entretien du sujet 1 (cf. Annexe)

Le sujet 1 exerce de façon quasi solitaire ses fonctions. Pas par choix mais par obligation. Il y est très impliqué et mène « à bouts de bras » « son » PASR. Il a une grande expérience et une bonne maîtrise du réseau. Il a à cœur d'aider les coordinateurs SR des départements dans leur prise de poste et regrette d'ailleurs que ceux-ci aient un taux élevé de « turn-over », ce qui l'oblige à passer du temps à leur prise de poste. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 1239 mots utilisés retenus à partir des 1880 mots au total.

C1 – Cloisonnement/Représentations sociales ; 125-26 ; 136-37 ; 191-94 ; 198-101 ; 1128 ; 1142-143 ; 1192-194 ; 1197-202 ; 1209-212 (fréquence de 0.33)

Le sujet est ferme dans ses convictions ; Tout est cloisonné et chacun travaille « dans son coin ». Mais, il est convaincu que la véritable mission des CMSR est le partage, la mise en commun. Il trouve incompatible la fonction de « moniteur » d'auto-école, soumise à des impératifs économiques et le service public d'éducation et de sécurité routière. D'ailleurs, « ce ne sont pas des enseignants...surtout pas »

C2 – Communication ; 128-31; 141-42 ; 147-58 ; 165-67 ; 1110-111 ; 1160 ; 1164 ; 1170-171 ; 1176-178 ; 1181 ; 1186-187 (fréquence de 0.29)

Le terme « échange » est récurrent dans le discours du sujet. C'est pour lui un concept très important. Il regrette qu'il n'y ait pas plus d'échange entre les acteurs (publics). Il n'a pas contact avec les professionnels de l'éducation routière. Il ne connaît pas la matrice GDE ni le REMC et pense que les coordinateurs sont dans le même cas.

C3 - Organisation ; 16 ; 110-19 ; 171-72 ; 1130-134 (fréquence 0.16)

C'est le sujet lui-même qui organise son pôle ; il déplore le manque d'effectifs et regrette, depuis la réforme, un manque de cadrage plus formel « d'en haut » qui donneraient plus de poids au thème de la sécurité routière parmi les institutions publiques.

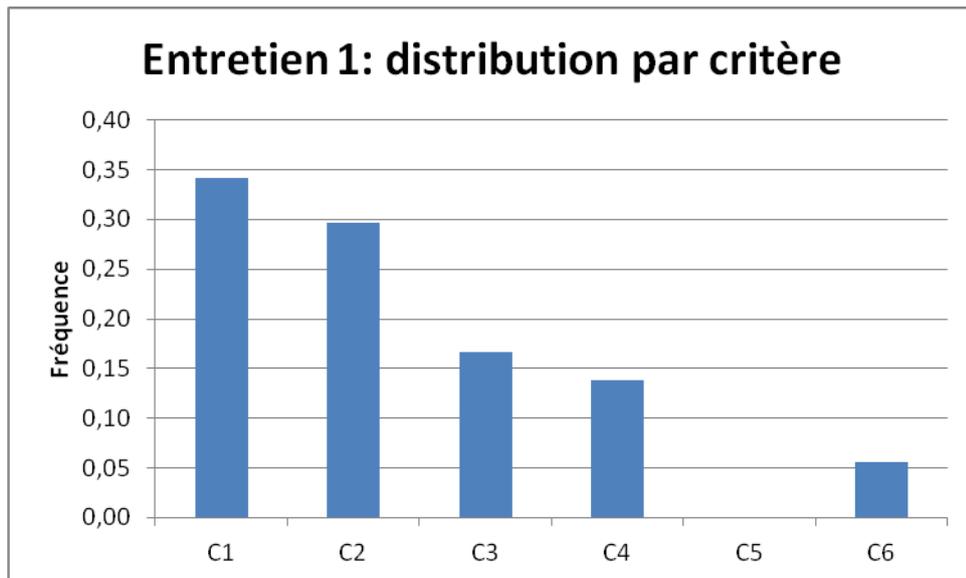
C4 - Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 161-64 ; 184-87 ; 1116-119 (fréquence 0.13)

Le sujet constate une différence nette de hiérarchie entre « l'Intérieur », très hiérarchisé, et les DTT. Il insiste sur l'importance de la reconnaissance de l'autorité publique, son caractère symbolique. Il relève que « ...En préfecture, ça n'est pas porteur de s'occuper de sécurité routière et les gens préfèrent partir pour la promotion.... »

C5- Projet/Volonté ; (fréquence nulle)

C6- Education/Formation ; 1105-106 ; 1125-126 ; 1145-146 (fréquence 0.05)

Concernant les élus, il relève que ceux-ci ne sont jamais demandeurs de « formations » mais que les demandes ont toujours lieu au cours de discussions, comme si les élus saisissaient au vol des propositions auxquelles ils n'auraient sans doute pas pensé.



❖ Conclusion

Pour le sujet, être CMSR c'est d'abord « ...vraiment passer outre quelquefois sa propre culture professionnelle, mettre en commun ses compétences... ». Pour lui, « ...chacun travaille dans son coin et personne au final ne sait ce que fait l'autre... » (C1). Pour le sujet, la mission de SR n'est pas compatible avec le métier des professionnels de l'éducation routière car « ...il faut qu'ils assurent leur fond de commerce... » et « ...c'est un autre monde... ». Le sujet n'imagine pas un CMSR provenant du monde professionnel car il en a une représentation très marquée : « ...Je ne dis pas qu'ils sont tous mauvais, loin de là, mais... » et aussi : « ...ah non, ils ne sont pas enseignants...Ils sont moniteurs... ». Le sujet pense qu'il vaudrait mieux recruter comme CMSR un inspecteur du permis de conduire qui pourrait lui donner « ...les bonnes informations...les dernières dispositions... ». Le sujet réclame des réunions qui permettraient « ...de mettre en commun les connaissances et les compétences... ».(C2). Le sujet ne connaît pas la matrice GDE ni le REMC. Il pense que les autorités locales ne connaissent pas non plus ces dispositions. Le sujet tente de recruter des CMSR, notamment dans le milieu associatif. Il dit manquer de monde et que « quelque chose a changé dernièrement...Avant les directives descendaient de PARIS pour application, maintenant c'est à nous de créer, de proposer mais les partenaires ont bien d'autres choses à faire... Et plus ça s'installe, pire c'est... ».(C3).

Le sujet remarque une différence de fonctionnement selon l'administration où se situe la coordination SR. Il affirme que le chef de projet doit marquer sa présence lors des actions organisées par le pôle (et ne pas passer incognito). Pour lui, « ...ça passe par le côté symbolique... ». Il pense que « ...en préfecture, ça n'est pas porteur de s'occuper de SR et

les gens préfèrent partir pour la promotion.... » (C4).

Le sujet pense, en tous les cas pour les élus locaux, que c'est par la conversation avec ceux-ci que les propositions de formation naissent (C6).

Les critères 1 et 2 revêtent pour le sujet 1 une importance considérable. A la fois, il déplore le trop grand cloisonnement entre acteurs publics et à la fois il est très marqué des représentations des professionnels de l'éducation routière. A notre avis, très en attente d'une communication organisée institutionnelle, et très motivé par une mise en commun des compétences, un travail de communication à la fois sur la matrice GDE et sur les textes du REMC ainsi que sur les représentations sociales aurait un impact très favorable sur ce sujet.

3.3.2 Analyse de l'entretien du sujet 2 (cf. Annexe)

Le sujet 2 assure un rôle majeur au sein du réseau. C'est un professionnel expérimenté qui a la responsabilité de l'offre de formation nationale mais également du budget ad-hoc. Il assure une fréquence importante de réunions de coordination et de production pour alimenter le réseau national et étoffer l'offre de formation. Il a su s'entourer d'experts aux compétences variées. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 877 mots utilisés retenus à partir des 940 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 112 ; 141-46 ; 183-86 (fréquence 0.20)

Le sujet relève que des professionnels du monde de l'éducation routière mais aussi du monde de l'automobile « pourraient être utiles » dans les PASR. Il est cependant très réservé quant à l'état d'esprit des professionnels de l'éducation routière sur le sujet de la sécurité routière.

C2- Communication ; 176 ; 179 (fréquence 0.02)

Le sujet ne connaît pas du tout la matrice GDE et le REMC

C3- Organisation ; 11-11 ; 114-31 ; 135-36 ; 155-73 (fréquence de 0.70)

Le sujet exerce la moitié de son temps de travail au service de la sécurité routière. Il décrit avec précision le fonctionnement du réseau « sécurité routière » dont il connaît parfaitement les rouages. Il a une vision élargie du rôle de son entité. Il organise la communication dans son groupe. Il relève que l'efficacité des projets nationaux de S.R dépend de l'organisation

régionale actuelle. Il a recentré l'activité de son groupe sur un cœur de métier ; « la compétence métier »

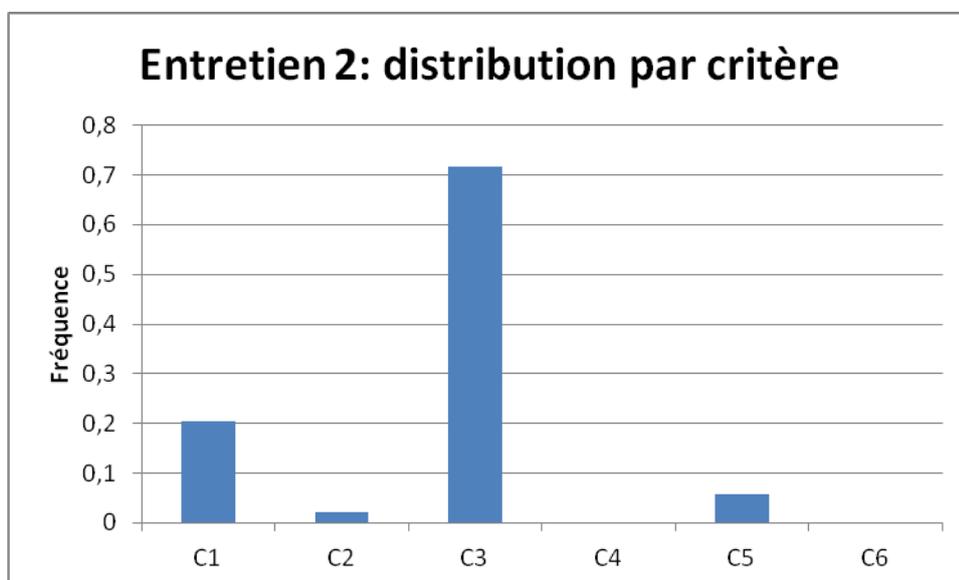
C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ;

0

C5- Projet/Volonté ; 148-51 ; (fréquence de 0.06)

Le sujet est plutôt favorable à un lien avec la profession des enseignants de la conduite. Egalement avec des professionnels des modes de déplacements alternatifs.

C6- Education/Formation ; 0



❖ Conclusion

Le sujet pense « ...ca peut surprendre mais peut être que ça serait utile dans le groupe...(la présence des professionnels de l'ER) » mais que pour le moment « ...je suis peu convaincu de leur implication ...(dans la SR)...Je ne les vois pas dans cet état d'esprit de construction dans le domaine de la SR... »(C1) et que « ...il y en a quelques uns qui s'appliquent mais ça n'est pas la majorité ».

Le sujet ne connaît pas la matrice GDE ; « ...J'en ai entendu parler sans plus... » et ne connaît pas du tout le REMC. Le sujet a une idée très précise de sa fonction d'animateur. Il souhaite étendre ses prérogatives à tous les acteurs de SR. Il organise des stratégies de formation de manière à démultiplier au maximum les connaissances en SR.

L'organisation, pour lui, favorise la communication. Des réunions fréquentes sont organisées et il s'appuie sur la collaboration des autres PASR pour cette démultiplication des connaissances. Il pense que l'organisation au niveau régional est celle qui est la plus appropriée. Elle permet la mutualisation des moyens.

Le sujet pense « ...ce ne serait pas inintéressant d'avoir quelqu'un effectivement qui pourrait faire le lien avec la profession... (les professionnels de l'ER) »(C5)

Le sujet est pour nous et malgré les représentations qu'il a de la profession des enseignants de la conduite, parfaitement favorable à du liant entre les acteurs de sécurité et d'éducation routières. Le rôle majeur qu'il occupe au sein du réseau est un atout considérable pour la diffusion auprès des acteurs publics de sécurité routière, des préceptes de la matrice GDE et des contenus du REMC.

3.3.3 Analyse de l'entretien du sujet 3 (cf. Annexe)

Le sujet 3 est un professionnel expérimenté qui anime le pôle depuis de nombreuses années. Très impliqué dans ses fonctions, il a su y impliquer également de manière importante la préfecture de région pour lui donner la « puissance de feu » sans doute nécessaire aux actions qu'il mène partant de la sécurité routière à l'éducation citoyenne. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 750 mots utilisés retenus à partir des 1131 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 140-44 ; 156 ; 1111-115 ; 1119 (fréquence 0.23)

Quand il « embauche » pour des actions ponctuelles des enseignants de la conduite, le sujet le fait sur leur qualité d'IDSR et non de professionnels de l'éducation routière. Il a très peu de relations avec ce milieu. Il distingue vraiment deux aspects; Pour lui, les enseignants de la conduite ne sont pas du tout dans la sécurité routière : « leur métier, c'est de faire avoir le permis à leurs clients, c'est tout »

C2- Communication ; 179-80 ; 186 ; 189-91 ; 194-95 ; 199-101 (fréquence 0.18)

Il a entendu parler de la matrice GDE par un chercheur mais ne considère pas que c'est un outil de référence pour le moment. Il ne connaît pas le REMC et est certain que les chefs de projet et les coordinateurs ne les connaissent pas non plus. Il dit par ailleurs ne jamais avoir

entendu parler du REMC.

C3- Organisation ; 11-3 ; 16 ; 19-12 ; 116-22 ; 1106 (fréquence 0.27)

Le sujet livre le caractère atypique de son entité. C'est lui qui organise les réunions et l'animation de des collaborateurs « interministériels »

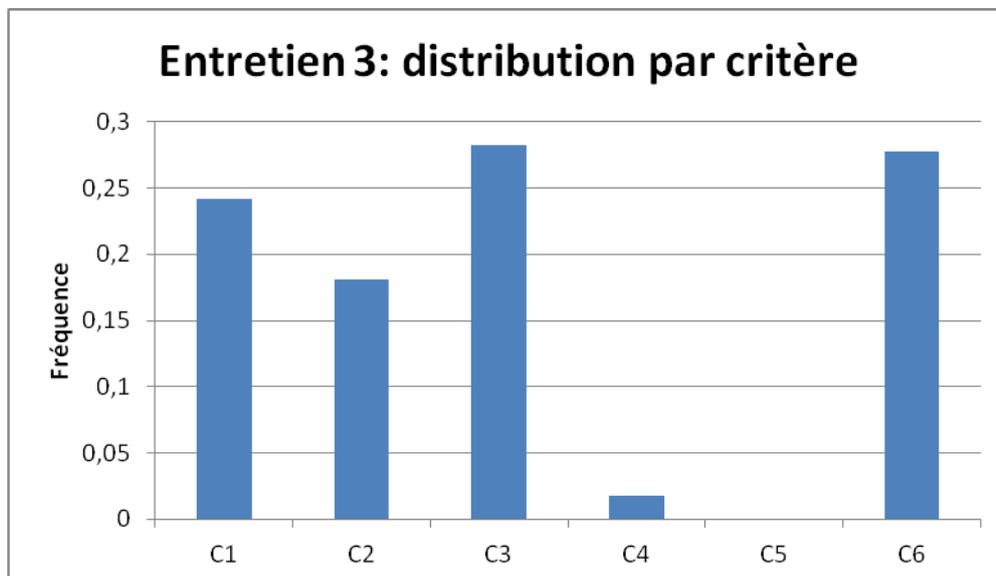
C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 137 (fréquence 0.02)

A la dernière manifestation organisée par le pôle, tous les chefs de projet étaient présents. Le sujet, au cours de la conversation concernant d'autres items, nous a fait part de l'importance qu'il accordait à cette reconnaissance du travail effectué par les autorités.

C5- Projet/Volonté ; 0

C6- Education/Formation ; 147-53 ; 159-63 ; 166-67 ; 170-72 ; 175 (fréquence 0.27)

Le sujet est pro-actif dans les domaines de la formation et au-delà des thématiques habituelles de S.R. Il nous paraît rejoindre, par son approche, les préceptes de la matrice GDE et du REMC qu'il ne connaît pas par ailleurs. Il est aussi proactif dans l'évaluation des actions de formation pour les adapter à la demande des formés.



❖ Conclusion

Le sujet n'a aucun contact avec les professionnels de l'éducation routière (C1), pour lui, pour deux raisons « ...d'une part on va pas les chercher, et d'autre part ils sont dans un domaine économique ou ils doivent en premier lieu gagner leur vie...On n'arrive pas à les mobiliser...Ils ne sont pas du tout sur ces aspects de la SR... ». Il a une représentation très marquée des professionnels de l'ER « ...Pour eux, leur métier c'est de faire avoir le permis à

leurs clients c'est tout... ». Le sujet connaît « un peu » la matrice GDE (C2) mais « ce n'est pas un outil de référence pour nous pour le moment ». Il ne connaît pas le REMC et est certain que les autorités locales en charge de la SR ne le connaissent plus que lui. La structure d'origine du sujet 3 est selon lui « très inscrite dans une logique de sécurité routière ». Le pôle qu'il anime a une organisation (C3) qui permet une bonne communication entre les acteurs publics. Il met tout en œuvre pour que les autorités marquent une présence aux actions menées par le pôle (C4). Le sujet est très attaché à l'évaluation des formations et des actions dispensées par le pôle (C6). Il va au-delà, dans l'offre de formation et l'évaluation, de la sécurité routière pour « ...aller de façon plus profonde sur les thématiques relatives à la citoyenneté ». Il est important pour lui de former des porteurs de projet.

Le sujet est très attaché à la diffusion d'une « meilleure citoyenneté ». Il utilise pour cela le vecteur que constitue la sécurité routière. Cela, au moment de l'enquête. Nous sommes convaincus que son appropriation des contenus de la matrice GDE et du REMC participeront davantage à l'énergie qu'il met à développer ses projets. Pour cela, le sujet est demandeur d'un pilotage de projet fort.

3.3.4 Analyse de l'entretien du sujet 4 (cf. Annexe)

Le sujet 4 est un ancien professionnel de l'éducation routière. Il a ainsi une vision différente de la plupart des autres sujets sur ce milieu professionnel. Il a aussi occupé d'autres fonctions dans la coordination de sécurité routière. Il a également suivi un parcours universitaire en sécurité routière. Tout ceci en fait un véritable expert, toujours très impliqué dans cette thématique. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 2434 mots utilisés retenus à partir des 2584 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 154-60 ; 165 ; 1113-121 ; 1153-156 ; 1157-158 ; 1166-169 ; 1192-194 ; 1242-245 (fréquence 0.19)

Manque de liens, pas de mise en commun, « chacun reste sur ses propres prérogatives, ses propres financeurs, sa propre hiérarchie... », « pas assez de transversalité », sont des thèmes sur lesquels insiste le sujet. Il considère cela comme un véritable frein.

Il est tout à fait favorable au recrutement de « moniteurs » d'auto-école dans les PASR et que ceux-ci soient reconnus par les autorités publiques comme de véritables professionnels

impliqués. Il trouve que la profession est dévalorisée.

Il déplore que son successeur ait rompu ce lien entre les acteurs publics et les professionnels de l'éducation routière, pour des raisons à la fois économiques mais également de principe. « les moniteurs d'auto-école n'ont pas leur place dans le système ». Il reconnaît que les auto-écoles sont là pour « faire passer des permis » mais il est persuadé que nombre d'entre les enseignants de la conduite pourraient efficacement s'impliquer si on leur laissait la possibilité de le faire. Il pense que les cultures professionnelles sont très ancrées et que cela va être très difficile de changer.

C2- Communication ; 179-86 ; 1130-136 ; 1141-145 ; 1204-206 ; 1234-235 ; 1239 ; 1246-249 ; 1257 ; (fréquence 0.16)

Il relève une bonne fréquence des réunions et des échanges entre acteurs publics. Il dit que c'est très important d'être au contact avec les départements (alors que lui est situé en région). Il relève qu'il y a aussi communication systématique des plans de formation ou d'actions afin que tous soient parfaitement informés de ce qui se passe dans le pôle. Il a intégré des enseignants de la conduite dans des actions afin que des messages soient passés entre les formateurs et les formés. Le retour est positif quant aux jeunes qui ont suivi ces formations ; « ...Les jeunes s'adressaient en direct à des professionnels de l'éducation routière... ». Il pense que la communication est très importante dans la diffusion de la formation et que sans cela ça ne sert à rien.

Il connaît le REMC pour avoir suivi les actualités juridiques et professionnelles mais ne connaît pas la matrice GDE. « Tout comme les chefs de projet et les coordinateurs » et il le regrette. Il se demande vraiment qui va faire ce travail de communication pour la connaissance de ces dispositions.

C3- Organisation ; 116-18 ; 130-35 ; 145-51 ; 172-74 ; 190-94 ; 1146-152 ; 1250-254 ; 1267-271 (fréquence 0.23)

Il constate une différence d'approche par les différents ministères gérant la sécurité routière. Il trouve cela compliqué pour l'exercice de son métier. C'est une organisation cloisonnée, avec des richesses dans chacune des parties. Il regrette la perte d'expertise de certains services sans qu'il y ait transmission. Le sujet a bien identifié le manque dans son pôle, il sait parfaitement quelles sont ses priorités. Il regrette que des acteurs publics ne soient pas plus impliqués dans la sécurité et l'éducation à la route. Pour lui cela relève d'un problème d'organisation.

Il déplore que les professionnels de l'éducation routière ne soient pas considérés à hauteur de leur professionnalisme. C'est sur cette profession qu'il faudrait s'appuyer pour la transmission

des valeurs de la matrice GDE et du REMC ; Il regrette que la profession en soit réduite à délivrer du permis de conduire. Pour lui, la mission va bien au-delà de ça. Il y a vraiment de la ressource dans la profession.

C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 119-26 ; 136-40 ; 1106-109 (fréquence 0.12)

Il relève que l'autorité préfectorale, fortement hiérarchisée, se « fait mieux entendre » par l'ensemble des acteurs. L'impact est plus fort. Il est plus facile de rassembler les acteurs par la voie du préfet que par celle d'un autre ministère. Il parle même de « symbolique » quand il évoque les lieux de la formation ; la préfecture est « l'endroit qu'il faut ». Les préfectures savent identifier les ressources, par contre, « elles sont en bout de chaîne ». Pour lui, la reconnaissance des agents par une autorité est très importante, il la sollicite pour chaque action.

C5- Projet/Volonté ; 141-43 ; 161-62 ; 163-64 ; 1159-166 ; 1164-169 ; 1173-184 ; 1187-191 ; 1195-196 (fréquence de 0.18)

Il confirme ici l'importance du portage de projet par l'autorité préfectorale. La valorisation du projet est facteur de réussite.

Pour le sujet, il est essentiel d'avoir un vrai pilote de projet. C'est primordial.

C'est dommage pour le sujet, de ne pas coordonner les importantes ressources dont on dispose.

Il faut moderniser les outils et les gens. Ainsi que les méthodes, offrir la possibilité aux acteurs qui le souhaitent de s'investir pleinement dans la tâche. Pour cela, il faut que les professionnels de l'éducation à la route aient confiance dans le commanditaire (l'Etat), un chef de projet issu de la profession est gage de confiance. Cela facilite le brassage, le décloisonnement.

Pour le sujet, beaucoup de professionnels de l'éducation routière s'ennuient dans leur profession et souhaiteraient « faire beaucoup plus » dans ce domaine et ne pas être réduits à la formation du permis de conduire. Il croit en la profession, dans leur professionnalisme. Insuffisamment considéré.

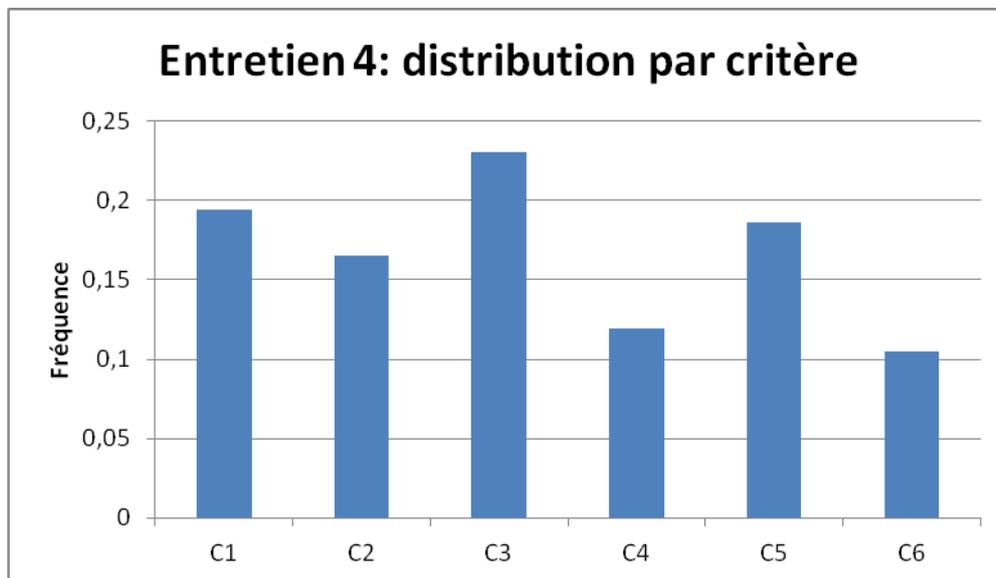
C6- Education/Formation ; 199-100 ; 1201-203 (fréquence 0.10)

Le sujet croit beaucoup à la formation. Tant au contenu qu'à la méthode.

Il relève que, concernant les élus, il ne fait que proposer de la formation et que le reste ne relève que de leur décision. Le sujet occupe également en matière de formation, une posture

d'accompagnement au profit des coordinations.

Il utilise déjà les préceptes de la matrice GDE dans sa méthodologie et ses contenus de formation et soutient que c'est sans doute son passé de professionnel de l'éducation routière et un cursus universitaire qui lui donnent cette vision de la formation et de l'éducation.



❖ Conclusion

Le sujet reconnaît que nous disposons en termes de SR, de professionnels très performants mais « manquant vraiment de liens entre eux....Chacun reste sur ses propres prérogatives..... » et que ceci constitue un frein(C1). Il est très favorable à la collaboration des professionnels de l'éducation routière dont il note le professionnalisme malgré la dévalorisation du métier. Il souligne que sa pensée est plutôt en marge des autres acteurs publics de SR et que son successeur (en tant que coordinateur SR d'un département) a pensé que « ...les auto-écoles n'avaient pas leur place dans le système... ». Il pense que, en général, on n'est pas juste avec la profession (les auto-écoles). Il pense qu'il faut permettre à ces professionnels de s'investir, en dehors de leurs établissements, dans la formation en SR. Il pense aussi que la matrice GDE qu'il connaît « ...bouscule vraiment des choses très ancrées..... » et que son application va être très difficile. Il a organisé un mode de communication interne (C2) qui permet que chacun soit au fait de ce qui se passe dans le pôle qu'il anime. Il connaît aussi le REMC par la lecture du JO et de magazines destinés à des professionnels. Il dit que ces concepts et les dispositions du REMC n'ont fait l'objet d'aucune communication parmi les acteurs publics d'une manière générale. Il sait que le réseau SR est riche de nombreuses ressources, notamment humaines mais qu'il n'y a aucune transmission

de cette expertise et qu'ainsi il y a une grande déperdition (C3). Il a pu faire participer les professionnels de l'éducation routière à des actions communes avec les acteurs publics mais cela a reposé sur sa seule volonté, sans aucune garantie de pérennité. Il pense que leur implication, inexistante pour le moment, est nécessaire pour l'application des travaux des chercheurs et que seuls, les acteurs publics qu'il qualifie de « moribonds » n'y arriveront pas. Il pense que « ...c'est probablement les personnes (les auto-écoles) qui ont le moins œuvré ces dernières années et pourtant ce sont eux qui auraient été les plus capables de faire.... ».

Le sujet pense que l'autorité du préfet est déterminante pour mener un projet (C4). Il pense aussi que les agents doivent être reconnus par les autorités et il œuvre en ce sens pour qu'il y ait une autorité présente sur chaque action. Pour le sujet, le portage de projet est essentiel et pour lui « ...il faudrait quelqu'un aux commandes....nous avons de beaux Boeing mais nous manquons de pilotes de ligne...plus personne ne porte ce projet.... » (C5) ; il revient sur la nécessité d'une collaboration entre acteurs publics et professionnels de l'éducation routière. Il évoque des voies créatives ; « ...On pourrait imaginer des temps de formation post permis..... ».

Le sujet ne se contente pas de faire de la formation à la culture de SR. Il a axé ses actions également sur la méthodologie et l'animation de groupe (C6). Il a adapté ses offres de formation aux demandes des élus à l'intention desquels il a élaboré un vrai questionnaire. Il a appliqué dans son offre de formation des préceptes de la matrice GDE « ...au moins sur les parties qui me paraissent utiles pour eux.... ».

Le sujet 4, au fait par sa propre initiative, des contenus de la matrice GDE et du REMC, est particulièrement favorable à une collaboration très active avec les professionnels de l'éducation routière en vue d'améliorer la sécurité routière dans sa globalité. Il est pour cela très demandeur d'un portage de projet central.

3.3.5 Analyse de l'entretien du sujet 5 (cf. Annexe)

Le sujet 5 anime un pôle avec une très large compétence géographique. Il y est très impliqué, notamment dans les actions de formation à plus de 80%. Le sujet organise une communication interne qui est selon lui essentielle. Il est à l'écoute attentive également des coordinations aux fins d'adapter l'offre de formation qu'il puise au niveau national mais surtout qu'il construit spécifiquement avec ses collaborateurs pour l'adapter aux spécificités du moment. Pour ce

sujet les fréquences sont calculées sur un total de 1976 mots utilisés retenus à partir des 2333 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 1113-117 ; 1123-127 ; 1128-131 ; 1132-139 ; 1218-225 ; 1239-244 (fréquence 0.29)

Le sujet a des idées bien arrêtées sur le monde des professionnels de l'éducation routière. Selon lui, « ...ils sont là pour faire de l'argent...faut pas se leurrer... ». Pour lui, les actions de S.R sont faites gratuitement par l'Etat et il ne comprend pas pourquoi d'autres se feraient payer pour les mêmes choses. « Il faut faire un grand coup de ménage dans certaines pratiques de sécurité routière.... » et « ... c'est un milieu particulier. Ils ne sont pas là pour faire de la sécurité.... ». Enfin, selon le sujet, certains se servent même de la carte de visite « Etat » pour faire la promotion de leurs établissements. Ce sont des abus.

Le sujet ne remet toutefois pas en cause la qualité des formations dispensées mais axe son discours sur la méthode employée. Le sujet souhaiterait que les auto-écoles soient obligées de pratiquer « en faveur de la sécurité routière ». Pour lui, cela passe au-delà de la simple logique marchande.

Enfin il déplore très fortement le cloisonnement des réseaux, la solitude des acteurs « A la différence de l'isolement, nous ne sommes pas seuls dans notre coin, il y a du monde autour de nous mais en vase clos pour chacun des acteurs.... », le manque total d'informations et de communication. Pour lui, l'un des mots clefs résumant l'entretien est Désinformation.

C2- Communication ; 128-32 ; 142-45 ; 155-60 ; 188-91 ; 1174-178 ; 1183 ; 1186 ; 1193-198 ; 1200 ; 1204-206 ; 1201-211 (fréquence 0.26)

La communication interne se fait par des réunions régulières et assez fréquentes. Il y a plusieurs types de réunions en fonction des thèmes, des objets de celles-ci. Par contre, chacun des départements de la région concernée fonctionne aussi isolément et indépendamment du pôle. Et même « ...les pratiques sont totalement différentes.... ». Par contre chacun semble au courant de ce qui se passe en termes de formation.

Le sujet connaît la matrice GDE. C'est son appartenance au groupe national de formation qui a favorisé cette connaissance dont elle n'avait jamais entendu parler auparavant. Le sujet affirme que les inspecteurs du permis de conduire ne connaissent pas la matrice. Pour ce qui est de la connaissance du REMC, le sujet dit « ... j'ai de gros doutes.... » Quant aux professionnels de l'éducation routière... «les stagiaires actuels BEPECASER d'un centre de formation que je connais bien ne connaissent pas du tout le REMC.... ». Le sujet pense

que les coordinateurs déjà en place n'ont pas entendu parler du REMC simplement par un manque de communication à son sujet et aussi à cause d'un manque de centre de ressources documentaires. Quant à sa propre connaissance du REMC, le sujet relève que la seule fois qu'il en a entendu parler « ...c'est au cours de la prestation que vous avez faite à la DSCR... »

C3- Organisation ; 16-9 ; 113-19 ; 133-38 ; 162-67 ; 1245 (fréquence 0.16)

Le sujet, conscient de la lourdeur de sa tâche, s'est très bien entouré et a mutualisé le travail. Il souhaiterait davantage recruter mais se trouve confronté à des réticences de l'administration à libérer des ETP pour la sécurité routière. De ce fait, il découpe le travail et les réunions sont ainsi efficaces et productives puisqu'il a tout construit en amont. Le sujet ne note pas de différence notable de traitement ou d'approche selon l'origine professionnelle du coordinateurs SR. Par contre, il reconnaît disposer de plus d'informations que les autres CMSR ou les autres acteurs du fait de son appartenance à un groupe national de formation.

C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 120-25 ; 146-47 ; 183-86 (fréquence 0.08)

Pour le sujet, la fonction de CMSR est dévalorisée par les administrations qui sont de plus en plus réticentes à laisser des agents exercer cette mission. « ...ils n'y voient aucun intérêt pour eux-mêmes... » (sous entendu les administrations). L'éducation nationale considère que « ...ce n'est pas son attribution première....de même que les forces de l'ordre.... ». Dans le secteur du sujet, c'est une autorité qui ouvre les stages ou intervient à un moment de la formation, lui donnant ainsi une reconnaissance.

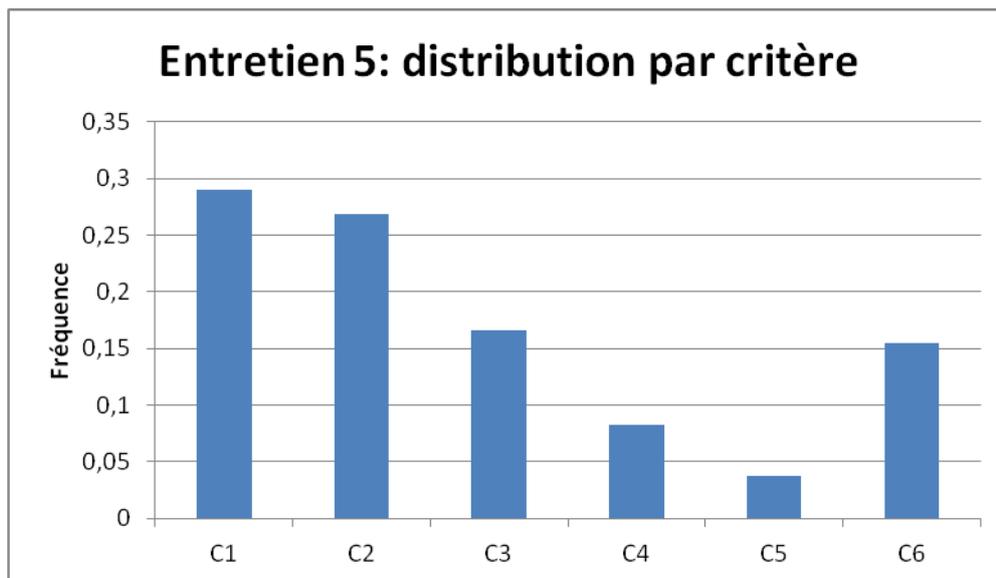
C5- Projet/Volonté ; 139-41 ; 1225-227 (fréquence 0.04)

Les projets de formations ou d'actions sont issus des réunions qui doivent être constructives. Le sujet pense que le projet consiste aussi à appliquer le continuum éducatif et « ...impliquer les auto-écoles dans l'apprentissage du comportement des jeunes »

C6- Education/Formation ; 173-78 ; 194-96 ; 1143-145 ; 1150-156 ; 1160-162 ; 1168 (fréquence 0.15)

Le sujet dit être très à l'écoute des demandes de formation. Et aussi de montages de projets. Il a déjà eu à former ou à faire former des enseignants de la conduite. Il est très impliqué dans l'acte de formation.

Il répond aussi à la demande des élus locaux pour des formations de correspondants de façon à étoffer le maillage de formateurs.



❖ Conclusion

L'entretien du sujet 5 contenait 2333 mots. L'analyse s'est faite sur 1976 mots, soit un taux de 85%. Le critère 1 a une fréquence importante ; Le sujet considère qu'il faudrait un « grand coup de ménage dans certaines pratiques de sécurité routière » et n'a aucun rapport avec les professionnels de l'éducation routière (C1) qu'il considère « ...qu'ils sont là pour gagner de l'argent, faut pas se leurrer... ». Il a une représentation des professionnels de l'éducation routière très marquée ; « ...c'est un milieu très particulier. Ils ne sont pas là pour faire de la sécurité ». Il pense aussi que les prérogatives de chacun doivent être gardées même s'il reconnaît que les professionnels de l'ER peuvent dispenser une formation de « ...très bonne qualité... ». Pour le sujet, « ...il faudrait qu'il y ait obligation pour les auto-écoles de pratiquer...en faveur de la sécurité routière... ». Le sujet revient pour conclure l'entretien sur le fait que « ...nous n'avons aucune directive de rien, que les coordinateurs, les pôles sont complètement démunis ... » et que « ...ce sont des choses qui fonctionnent totalement cloisonnées, chacun fonctionne par lui-même.... ». Il fait bien la différence entre le cloisonnement et l'isolement : « ...A la différence de l'isolement, nous ne sommes pas seuls dans notre coin, il y a du monde autour de nous mais en vase clos.... ». Pour le sujet, la communication interne est très importante (C2) mais il reconnaît un manque de langage commun même entre acteurs publics. Le sujet connaît la matrice GDE mais pas le REMC. Il dit que c'est parce que « ...Ils (les CMSR) ne savent pas ou trouver l'information... ». Le sujet ré insiste sur le fait « ...je me suis rendu compte que les gens, les autorités ne font pas quelque chose tout simplement parce qu'ils ne savent pas ou trouver l'information ... ». Le

sujet a su réunir dans son groupe un panel diversifié de professionnels (C3). Il regrette le fait que de moins en moins d'autorités publiques voient un intérêt dans la mission des PASR (C4).

Il pense que « ...les auto-écoles ont un vrai rôle à jouer dans l'apprentissage du comportement des jeunes.... »(C5). Pour le sujet, la formation (C6), vise autant à « ...distiller de la connaissance... » qu'à modifier les comportements.

Le sujet est très favorable à la coopération entre acteurs publics et secteur privé dans le domaine de l'éducation et de la sécurité routières même si ses représentations à l'égard de la profession sont très marquées. Il est aussi favorable à l'instauration d'un langage commun entre les acteurs publics. Nous pensons que le sujet est très accessible à un processus de changement, au profit de notre problématique de sécurité et d'éducation routières et au-delà d'un meilleur vivre ensemble.

3.3.6 Analyse de l'entretien du sujet 6 (cf. Annexe)

Le sujet 6 anime le pôle depuis plusieurs années et voit le nombre de ses collaborateurs diminuer au fil des ans (à cause des contraintes en ETP). Malgré tout, il continue sa mission d'animation avec entrain et met tous les moyens nécessaires pour maintenir la dynamique de groupe mais regrette de ne pouvoir mener les actions qu'il souhaiterait par manque de temps et de moyens humains. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 1814 mots utilisés retenus à partir des 2026 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 120-21 ; 122-26 ; 195-103 ; 1123-126 ; 1130-135 ; 1183-188 (fréquence 0.23)

Le sujet évoque « ...maintenant nous sommes un peu tous coincés dans notre réseau local...il manque une émulation... ». Il est totalement favorable à des retours d'expériences et des échanges de pratiques. Il regrette le temps ou cela pouvait se faire (avant la réforme de 2009).

Le sujet évoque le fait que le cloisonnement entre acteurs fait qu'il y a beaucoup de projets de la part de chacun mais que personne n'est au courant.

Il est favorable totalement à l'intégration de professionnels de l'éducation routière dans les PASR mais pour le moment dans le pôle il n'y en a pas encore. Le sujet note que les contacts entre les acteurs publics et les professionnels de l'éducation routière reposent exclusivement sur des contacts volontaires personnels. Le sujet note que les auto-écoles sont très contraintes

par leurs obligations commerciales et que sans doute il n'y aurait pas de solutions sans changement de cette considération.

C2- Communication ; 117-20 ; 126-27 ; 144-45 ; 153-54 ; 161-69 ; 1155-166 ; 1170-171 ; 1174 ; 1179 (fréquence 0.22)

Le sujet note son « isolement ». Il relève que cela s'est accentué depuis la réforme de 2009, « ... au moment où il y avait des échanges nationaux entre tous les pôles d'animation, des séminaires.... ».

« ...Peu de personnes connaissent effectivement nos missions.... » : Selon le sujet, tout est affaire de personne en matière de communication et il n'y a pas de communication organisée. « ...il manque une sorte de bruit de fond permanent que diffusait auparavant l'animation du réseau....Et donc forcément un renforcement de la motivation de chacun.... ». Le sujet évoque les réunions locales qu'il est « obligé » de faire avec sa casquette de fonctionnaire de l'institution à laquelle il appartient et non en qualité de CMSR (et par conséquent transversal). Sur les deux sujets présents, l'un connaît la matrice GDE, l'autre non. Par contre aucun des deux ne connaît vraiment le REMC (un seul en a entendu parler). Le sujet est certain que les coordinateurs ou les chefs de projet SR ne connaissent pas du tout l'existence du REMC.

C3- Organisation ; 11-6 ; 110 ; 114-16 ; 148-51 (fréquence 0.12)

L'accumulation de tâches en raison des différentes « casquettes » portées par le sujet, l'empêchent de mener à bien sa mission de CMSR. C'est simplement le manque de temps.

Le turn-over des agents dans le domaine de sécurité routière ne favorise pas l'efficacité dans le montage d'actions : « ...il faut à chaque fois un temps d'adaptation.... »

C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 127-34 ; 140-43 ; 186-91 (fréquence 0.13)

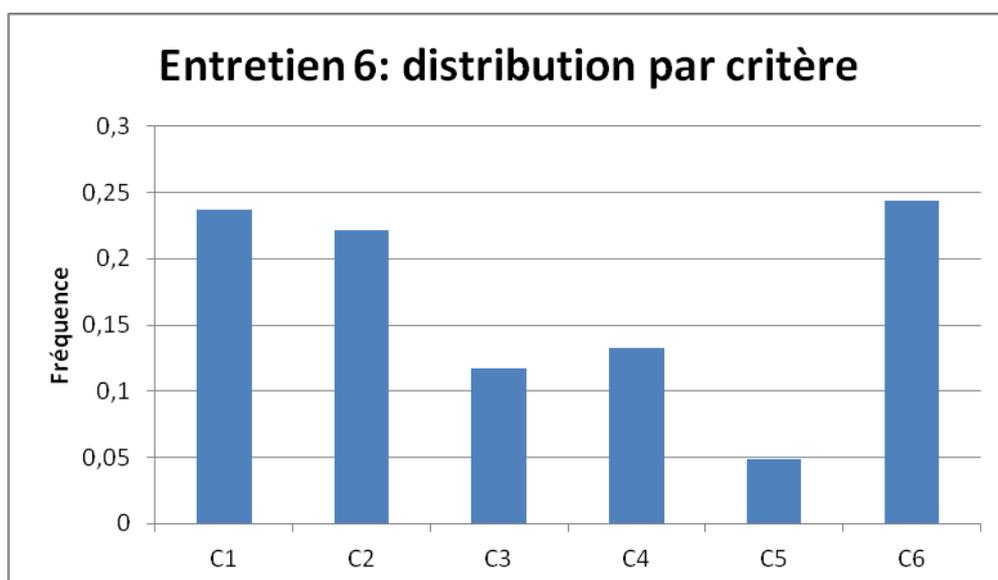
Le sujet considère que le manque de moyens accordés, en temps, en budget, montre que « ...ce n'est pas une priorité pour le moment...ni nationale, ni locale.... » et que « ...les PASR se sont réduits progressivement par un manque de volonté....de mettre des agents à disposition....au service de la SR... » et encore « ...la réduction à ce point aujourd'hui a été vraiment destructrice en ce sens.... ». Le sujet pense que l'autorité du Préfet est déterminante dans le portage de projet. « ...Ce n'est pas pour juger les personnes....c'est simplement le fonctionnement du système... ». Il pense que la présence symbolique aux cours des actions, des formations, des autorités, renforce la valeur de celles-ci auprès de tous.

C5- Projet/Volonté ; 136 ; 189-93 (fréquence 0.05)

« ...Il manque un vrai porteur de projet... » note le sujet. Pour lui, « ...le projet est un combat à mener ensemble, entre les formateurs à la conduite et les formateurs de citoyens... On doit travailler ensemble, c'est certain...». Le sujet est favorable à un partage des rôles entre acteurs publics et professionnels de l'éducation routière.

C6- Education/Formation ; 147 ; 173-82 ; 1107-119 ; 1139-144 ; 1148-149 (fréquence 0.24)

Pour le sujet, la formation « ...c'est tous les jours... ». Le sujet et son équipe, même restreinte, démultiplient les actions de formation tous azimuts. Il profite des possibilités offertes pour entrer dans toutes les sphères possibles. Il s'est entouré d'un professionnel de la formation qui lui a établi une ingénierie de formation et une véritable évaluation en vue d'adapter les formations proposées. Le pôle est très axé sur l'item formation d'une manière générale.



❖ Conclusion

Le sujet regrette se sentir isolé et il dit «Nous sommes tous un peu coincés dans notre réseau local...Il manque une émulation.... » (C1). Le sujet considère qu'il serait très important que le groupe qu'il anime comporte des professionnels de l'éducation routière. Il pense que les échanges entre acteurs publics et professionnels de l'éducation routière reposent pour le moment sur des contacts personnels ; Il pense aussi que l'implication de ces professionnels pourrait être plus importante. Le sujet regrette un isolement trop important (C2) et l'absence d'échanges au niveau national « ...par rapport au moment où il y avait des séminaires nationaux.... ». Il regrette aussi un manque de communication sur les missions des CMSR.

Pour lui, « ...il manque une sorte de bruit de fond permanent que diffusait auparavant l'animation du réseau.... ». La matrice GDE est très partiellement connue, par contre le REMC ne l'est pas. Aucune information n'a circulé au sujet de ceux-ci.

Le sujet n'accorde pas le temps nécessaire à l'animation de groupe eu égard au temps disponible qui lui est accordé par sa hiérarchie (C3). Il pense que l'animation d'un projet est « souvent lié à une personnalité particulière ». Le sujet pense que le réseau SR manque de dynamisme par un manque de volonté politique (C4). Il est ferme sur le fait que « ...*il manque un vrai porteur de projet...* »(C5) et que la collaboration entre acteurs publics et professionnels de l'éducation routière est « ...*un même combat qu'on doit mener ensemble...* ». Le sujet est très axé sur la formation et notamment la formation de formateurs pour démultiplier la culture sécurité routière. Pour cela il s'est adjoint un formateur professionnel (C6).

Le sujet, qui connaît peu la matrice GDE mais pas le REMC, est très favorable à une dynamique de changement qui passerait par une communication institutionnelle organisée et surtout par un pilotage de projet national fort.

3.3.7 Analyse de l'entretien du sujet 7 (cf. Annexe)

Le sujet 7 anime un PASR relativement restreint eu égard au territoire couvert. Il déplore le manque de moyens humains. Pour compenser, il crée de nouvelles pistes pour dynamiser son équipe et multiplie les ouvertures et les sources de connaissances. Il est particulièrement conscient du rôle de l'animateur dans un groupe et agit en véritable manager. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 1545 mots utilisés retenus à partir des 1863 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 121-23 ; 149-53 ; 1108-109 ; 1121-124 ; 1139-146 (fréquence 0.19)

Le sujet constate « ...tout a beaucoup changé depuis quelques temps (la réforme de 2009)...Chaque ministère se concentre sur sa propre compétence....et délaisse un peu l'inter ministérialité ce qui crée des doutes et empêche un fonctionnement optimum... ». Le fait que la SR soit passée au ministère de l'intérieur semble gêné par la différence d'approche hiérarchique et le caractère formel des relations. Le sujet déplore un manque de moyens pour des actions concertées et communes. Le sujet a entendu parler de la matrice GDE mais

considère qu'il s'agit de choses abstraites qu'il ne pourra pas intégrer du fait des manques de moyens et de temps, dans ses actions. Le sujet a une représentation des professionnels de l'éducation routière ; Il pense que la pression qui s'exerce sur eux empêche l'intégration de la matrice GDE et du REMC dans leurs pratiques. Il pense que le BEPECASER est délivré à des gens qui ne sont pas forcément imprégnés de culture de sécurité routière mais passent ce diplôme par défaut.

C2- Communication ; 111-13 ; 123-26 ; 129-31 ; 132-40 ; 154-59 ; 194-96 ; 1101-104 ; 1126-127 ; 1129-132 ; 1134 ; 1139 ; 1153-159 (fréquence 0.38)

Le sujet n'a pas de visibilité quant à l'avenir du réseau SR et de ce fait ne recrute pas de CMSR. Il évoque des rumeurs qui créent de l'incertitude, des doutes parmi les personnels quant à leur devenir. Tout ceci constitue des freins importants et crée de la démotivation. Néanmoins, le sujet démultiplie les actions de communication localement. Y compris avec des professionnels de l'automobile.

Il regrette l'époque où avaient lieu des séminaires nationaux qui créaient des liens, des possibilités d'échanges de pratiques, de retours d'expériences et créaient de l'inspiration, facteurs de créativité.

Cela favorisait aussi selon le sujet, du dynamisme, une envie de faire.

Il a une idée très claire du rôle de l'animateur dans un groupe. C'est celui qui impulse, qui dynamise. Il est pour lui très important de mixer les groupes, varier les cultures, mutualiser les pratiques, les connaissances.

Il a entendu parler de la matrice GDE, mais ne connaît pas le REMC. Il n'a eu aucune communication sur ces sujets. Il n'a aucun contact avec les professionnels de l'éducation routière.

Pour conclure l'entretien, le sujet tient à insister sur le manque de visibilité totale sur l'avenir, il parle de perte de vitesse, de déclin, de doutes. Il réclame très fortement un porteur de projet au niveau national pour redynamiser l'ensemble des réseaux et créer une véritable synergie. Il dit être passionné par sa fonction de CMSR et faire tout ce qu'il peut pour la sécurité routière mais qu'il a besoin d'un renouveau de dynamique nationale.

C3- Organisation ; 11-11 ; 117-20 ; 141-42 ; 145-48 (fréquence 0.16)

Le sujet a créé un pôle diversifié quant aux compétences et aux cultures professionnelles. Il déplore que les partants n'aient pas été remplacés par leur hiérarchie, à cause de la restriction des ETP mais aussi à cause de la dévalorisation de la fonction et du centrage exclusif sur le cœur de métier initial. Il réunit son pôle de manière régulière selon un prévisionnel établi en

début d'année. Ce sont des réunions internes au groupe auxquelles se joignent les coordinateurs mais pas les chefs de projets.

C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 183-88 (fréquence 0.04)

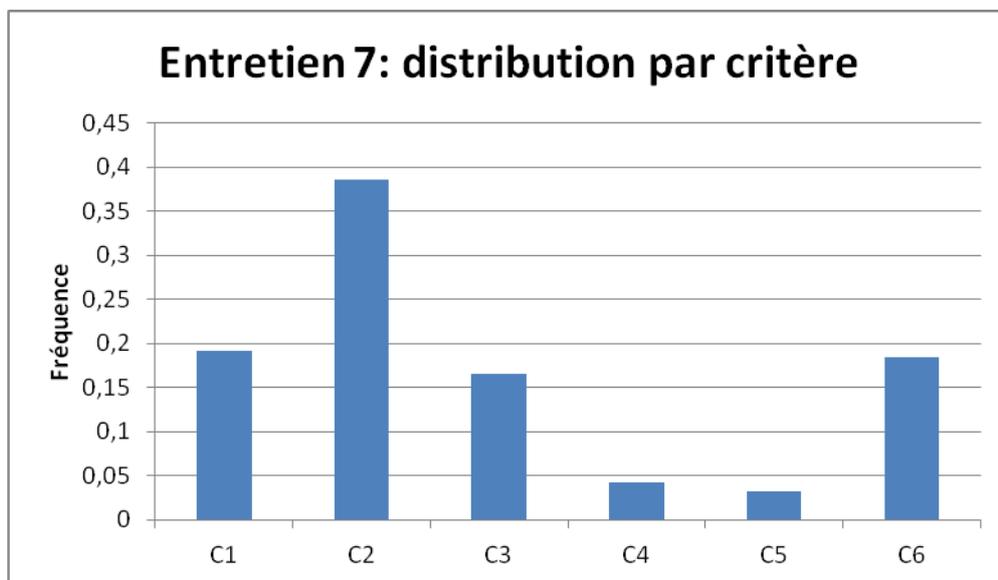
Il insiste sur l'importance de la symbolique de la présence des autorités au cours des actions de formation.

C5- Projet/Volonté ; 1147-149 (fréquence 0.03)

Le sujet pense que les professionnels de l'éducation routière ont un grand rôle à jouer dans la sécurité routière. Qu'il y a un vrai travail de fond à faire avec eux. Mais il constate qu'il est difficile pour lui de les avoir comme collaborateurs éventuels.

C6- Education/Formation ; 161-67 ; 172-74 ; 176-80 ; 1111-115 ; 1117-119 (fréquence 0.18)

Le sujet pense que tout est affaire de formation et d'éducation ; Il est convaincu que la formation est un point d'entrée essentiel pour diffuser la culture de sécurité routière mais au-delà, de la citoyenneté. Il sait aussi que les PASR disposent de l'expertise nécessaire. Le PASR qu'il anime est très axé sur la formation. Il organise des formations à l'intention des élus mais qu'il appelle de la sensibilisation ou des échanges d'expériences. Il organise pour cela des forums pour les faire se rencontrer au niveau régional.



❖ Conclusion

Le sujet regrette un trop grand cloisonnement (C1) entre acteurs publics, notamment depuis « *que chaque ministère se concentre sur sa propre compétence...et délaisse un peu l'interministérialité....* ». Le sujet ne pratique pas la mutualisation des actions avec d'autres acteurs par manque de moyens et a une vision très marquée des professionnels de l'éducation routière de type « commerciale » et par conséquent peu compatible avec les acteurs publics de SR. Il déplore un manque de communication (C2) qui crée des doutes, des peurs parmi les acteurs publics. Il regrette la suppression des regroupements nationaux qui servaient de « liant entre tous » et des échanges de pratiques. Le sujet est très conscient du rôle joué par les animateurs de groupes ; « ...c'est lui qui va donner du sens aux actions... » et qui va impulser. S'il a entendu parler de la matrice GDE, il ne connaît pas le REMC.

Le sujet a su rassembler autour de lui des agents issus d'administrations diverses (C3) et il est favorable à la présence d'autorités dans le cadre des actions qu'il mène, cela « ...est une reconnaissance aussi pour les participants à la formation.... » (C4). Il est très favorable à la collaboration entre les acteurs publics SR et les professionnels de l'éducation routière (C5). Le sujet est convaincu intimement que la formation SR est un point d'entrée fort pour inculquer des éléments de citoyenneté (C6) et pour cela il a étoffé l'offre de formation mais également renforcé l'expertise de ses collaborateurs. Pour conclure l'entretien, le sujet a tenu à insister sur la nécessité d'un vrai portage de projet au niveau central « ...pour redynamiser l'ensemble du système et recréer un vrai réseau.... ».

Le sujet est convaincu de la puissance du levier que constituent la sécurité et l'éducation routières pour l'inculcation d'éléments de citoyenneté. Il est aussi favorable à une coopération entre les acteurs publics de sécurité routière et le milieu professionnel de l'éducation routière. Il insiste sur une nécessité de pilotage central pour que ces thématiques, contenues dans la matrice GDE et le REMC, soient diffusés dans l'ensemble du réseau.

3.3.8 Analyse de l'entretien du sujet 8 (cf. Annexe)

Le sujet 8 n'a pas une grande ancienneté dans la fonction d'animateur de PASR mais il maîtrise à son grand avantage les codes de langage et de posture qui lui permettent d'évoluer avec aisance quelque soit l'autorité en charge de la sécurité routière. Il a passé beaucoup de temps à faire le point sur le potentiel du pôle pour pouvoir mieux proposer et diversifier l'offre aux autorités locales. De ce fait, il a conscience de l'expertise de son groupe qu'il

prend soin de valoriser auprès des autorités. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 1914 mots utilisés retenus à partir des 2184 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 16-11 ; 126-27 ; 163-68 ; 172-78 ; 197-100 ; 1107 ; 1112-113 ; 1117-121 ; 1182-183 ; 1185-190 ; 1192-195 (fréquence 0.34)

Le sujet note que faute d'un animateur pendant une période, les coordinateurs avaient pris pour habitude de travailler sans concertation ; « ...un bricolage qui reposait sur des bonnes volontés... ». Il constate que certains acteurs publics « ..ne se côtoient pas ... » en parlant des forces de l'ordre (police) et des autres agents publics concernés par la S.R. et que des relations sont souvent le fait de relations individuelles. Il a connaissance de clubs métiers, créés par certains acteurs mais qui se réunissent « entre eux ». Il le regrette.

Il a essayé de développer une forme de communication qui vise à faire connaître les travaux des uns aux autres. Sa priorité cette année a été de recréer un groupe et surtout de le faire connaître en communiquant auprès des autorités.

Il regrette le manque de communication de certains acteurs publics au sujet de leurs actions sur la sécurité routière. Il pense que si le PASR avait été informé de certains programmes, des choses auraient beaucoup mieux fonctionné.

Le sujet n'a aucun contact avec les professionnels de l'éducation routière. Il dit ; « Il n'y a vraiment aucun lien entre le passage du permis de conduire et la sécurité routière d'une façon générale ». Il a pu entendre que ; « Les inspecteurs n'étaient pas là pour faire de la SR mais uniquement pour faire passer les permis... ». Il a relevé que dans la salle d'attente pour l'examen, il n'y avait aucune affiche, aucune communication de SR.

Il note également que les moniteurs d'auto-écoles « ..doivent rentabiliser leur temps, ils ont leurs priorités.... » (sous entendu pas la sécurité routière)

C2- Communication ; 121-26 ; 130-31 ; 132-36 ; 148-51 ; 194-96 ; 1151-152 ; 1155-156 ; 1165-166 ; 1169 ; 1173 ; 1178-181 (fréquence 0.20)

Le sujet communique facilement avec les autres acteurs de SR car il dit « posséder les codes » en usage dans chaque institution. Il est convaincu que cela relève d'une qualité essentielle d'un bon animateur ; « s'adapter sans être intrusif ». Il constate que le manque d'instructions, de doctrine de fonctionnement est préjudiciable à la communication, que les informations circulent sans organisation et risquent de ne pas atteindre leurs cibles. Et créer des dysfonctionnements. Pour lui, la participation des CMSR à toutes les réunions avec les

coordinations SR est essentielle. Le sujet veut créer de l'échange, de la communication entre tous les acteurs.

Il ne connaît pas la matrice GDE mais « ...j'en ai entendu parler lorsque vous êtes intervenus à la réunion des animateurs de pôles à la DSCR... ». Il ne connaît pas non plus le REMC. Il déplore qu'il n'y ait pas un centre de ressources ou il pourrait se documenter.

Il pense les choses très cloisonnées. Il a du insister pour faire apposer des affiches relatives à la SR dans une salle d'examen du permis de conduire.

C3- Organisation ; 115-21 ; 138-46 ; 152-55 ; 1122 ; 1191-192 (fréquence 0.17)

Le sujet relève une particularité dans son pôle ; un CMSR est également coordinateur SR. Même s'il sait que cela est dû à un fait « historique », cela peut lui poser quelques problèmes d'organisation. Il constate un fonctionnement très différent en fonction de où s'exerce la coordination (préfecture ou DDT). La priorité du sujet a été pour l'année écoulée de communiquer de manière opérationnelle avec les autorités pour rendre les propositions d'actions crédibles et efficaces.

Il évoque « Une structure sans aucun pilote dans l'avion.... » et est favorable à « changer tout le système » pour améliorer les choses.

C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 0

C5- Projet/Volonté ; 179-84 ; 186-89 ; 1160-165 (fréquence 0.14)

Le sujet relève que l'efficacité relève d'un vrai projet, et d'un chef de projet qui pilote réellement celui-ci. Selon lui, il y a une volonté générale de travailler ensemble mais pas de pilotage, de coordination.

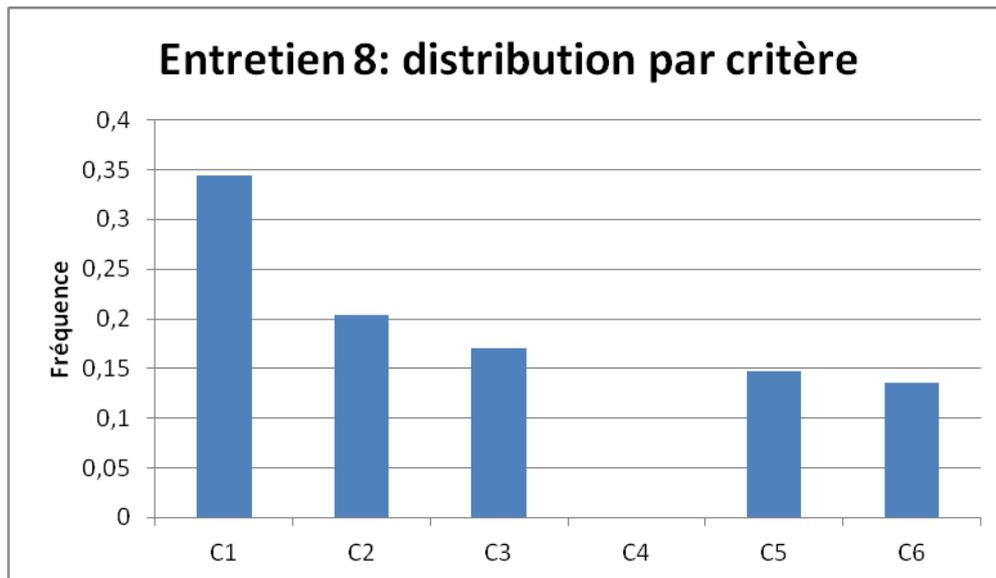
Le sujet est ferme quant à la nécessité d'un chef de projet au niveau central, national « en vue de faire connaître et appliquer la matrice GDE.....il faut passer à la vitesse supérieure, vraiment »

C6- Education/Formation ; 152-58 ; 1125-132 ; 1135-136 ; 1139-140 ; 1144-147 (fréquence 0.13)

Le sujet a construit un vrai catalogue d'actions et de formations qu'il offre à tous les acteurs SR. Il connaît les compétences de son groupe. Cela a été sa priorité dans l'année écoulée.

Pour lui, la priorité, l'offre de base est la formation de formateurs.

Il est aussi important pour lui de développer des offres de formations et d'actions à l'intention des universités. Il dit que « ...c'est un vrai public cible... »



❖ Conclusion

La priorité du sujet a été jusqu'à l'interview, de recréer le pôle qui n'était plus opérationnel, il s'est donc peu consacré au décloisonnement qu'il reconnaît véritablement comme un frein à l'action (C1). Il est par ailleurs *favorable au décloisonnement entre acteurs publics et professionnels de l'éducation routière*. Il est conscient des codes de langage entre les acteurs et il s'est employé à les utiliser comme outils de communication (C2). Pour lui, il manque une communication organisée, transverse et opérationnelle entre acteurs publics. Le sujet ne connaît ni la matrice GDE ni le REMC. Pour ce qui concerne le C3, il pense que le « mélange des genres » n'est pas souhaitable et que les fonctions doivent être définies et séparées. Il est totalement favorable à un changement de « tout le système » «... pour améliorer les choses... » et pour lui actuellement, la SR « ...*C'est une structure sans aucun pilote...* ». Pour lui, la notion de projet (C5) est très fortement liée à un chef de projet qui soit un *porteur* de projet et que *pour travailler ensemble, il faut une vraie coordination de projet*. Le sujet s'est beaucoup consacré à la formation (C6), axe fort du groupe qu'il anime, « ...*ca a été ma principale préoccupation...* » et il revendique l'efficacité de son groupe dans ce domaine.

Le cloisonnement entre acteurs publics est la préoccupation essentielle du sujet 8. De notre point de vue, il est totalement accessible à une dynamique de changement pour améliorer la communication et la coopération entre acteurs publics et professionnels du monde de l'éducation routière.

3.3.9 Analyse de l'entretien du sujet 9 (cf. Annexe)

Le sujet 9 a une très grande expérience dans l'animation de groupe. Il est très conscient de l'importance de l'animateur et des techniques d'animation dont il se sert très activement. C'est un professionnel reconnu, qui adapte l'offre du pôle à la demande des autorités locales et qui a su et pu rassembler autour de lui, des experts aux compétences multiples qui lui permettent une offre très diversifiée. Pour ce sujet les fréquences sont calculées sur un total de 2028 mots utilisés retenus à partir des 2936 mots au total.

C1- Cloisonnement/ Représentations sociales ; 132-35 ; 180-85 ; 1129-136 ; 1150-159 ; 1169-172 (fréquence 0.21)

Pour le sujet, le cloisonnement constaté, dans de nombreux domaines, est le fruit de « l'individualisme Français...un vieux fantôme... ». Il évoque des freins culturels importants qu'il est difficile de dépasser.

Il n'a pas de lien avec les professionnels de l'éducation routière pour des raisons « culturelles ». Il évoque « des divergences d'objectifs », d'une part la sécurité routière, d'autre part, le commerce, ceci lui semble incompatible. Il constate ce cloisonnement jusque dans les lignes budgétaires dédiées à la sécurité routière. Il dit que les actions de SR et l'éducation routière sont comme séparés en France, ne relèvent pas de la même dynamique, de la même économie. « Ce sont des mondes complètement séparés, qui ne se parlent pas... ».

Il pense que les professionnels de l'éducation routière ne sont pas suffisamment impliqués dans la sécurité routière ; « ...c'est un gros machin qui semble leur faire peur... » et il relève avec force « la puissance forte des syndicats » qui peut aller à contre courant de l'intérêt public. Il pense que « les conditions ne sont pas réunies pour à ce jour pour que l'on puisse avoir un vrai partenariat.... » et il dit que « il y a beau avoir des lois, des textes, les actions de terrain relèveront toujours de partenariats locaux, d'un vrai travail d'équipe... ».

Il relève aussi que la régionalisation de 2009 a provoqué un « véritable isolement des animateurs, un manque de lien ».

C2- Communication ; 118-29 ; 142-45 ; 155-58 ; 161-64 ; 1105-108 ; 1112-114 ; 1116-117 ; 1123-126 ; 1137-141 ; 1146 (fréquence 0.30)

Le sujet réunit son pôle à la fois en interne, très régulièrement, mais aussi pour des réunions de travail avec d'autres acteurs publics. Il tient vraiment à constituer une équipe. Pour cela il a

fait appel à un professionnel de la dynamique de groupe et de la communication. Il veut décrocher à tout prix car cela est un vrai gage d'efficacité. Il évoque « le principe de construction ». Il dit « Comment passer d'une collection d'individus à un mode système, à une équipe performante ? La vraie question c'est de comprendre que l'énergie des individus n'est pas seulement l'énergie de chacun mais est aussi l'énergie du groupe lui-même...Chacun va pouvoir s'appuyer sur l'ensemble et le tout va être efficace... »

Pour le sujet, il faut vraiment communiquer. Il a remarqué que nombre de chefs de projet ne connaissent pas l'existence des PASR.

De même, pour lui la réforme de 2009, n'a pas été comprise car mal expliquée aux acteurs. « ...Certains se sont retrouvés sans explication, sans savoir ce qu'ils devaient faire... Tout cela manque de structure....Nous avons besoin de sens..»

Le sujet connaît la matrice GDE. Il a fait participer un chercheur à des travaux du groupe. Ils pensent que les coordinateurs n'ont pas forcément connaissance de la matrice GDE. Il a des doutes sur ce sujet.

Il ne connaît pas le REMC. Il n'a eu aucune communication sur le sujet. Il pense qu'il faut créer des passerelles entre les mondes de la SR et de l'éducation routière et que sans cela, tout le reste ne servira à rien. Il pense aussi qu'à continuer à fonctionner comme ça, beaucoup de PASR ne serviront à rien.

C3- Organisation ; 16-16 ; 136-39 ; 151-55 (fréquence 0.13)

Le sujet a réuni un « très beau panel d'expertises et de compétences » dans son groupe ; Il pense que le rôle d'animateur est très lié à celui de coach, d'accompagnant et d'(être en posture de pouvoir permettre aux agents de prendre en main leur propre rôle. « Et que si un PASR ce n'est pas ça, et bien ça ne fonctionnera pas ».

Concernant la mise en place de la réforme de 2009, il dit « on a vu le train qui n'arrivait pas à l'heure plutôt que de voir ce qui fonctionnait bien.... »

C4- Reconnaissance/Valorisation/Hiérarchie/Autorité ; 1172-175 (fréquence 0.02)

Le fait que certains agents ne soient pas connus des chefs de projets provoquent des sentiments de manque de légitimité, de crédibilité et de reconnaissance.

C5- Projet/Volonté ; 130-31 ; 139-41 ; 145-50 ; 170-74 ; 195-98 ; 1114-116 ; 1142-145 ; 1159-162 ; 1176-177 (fréquence 0.20)

Le sujet fait le maximum pour porter les projets. Il communique et essaye de faire avancer les idées. Il pense que les CMSR doivent être de vrais experts, reconnus et pour cela doivent bénéficier de vraies formations, qu'ils doivent être convaincus dans leurs fonctions, leurs

rôles.

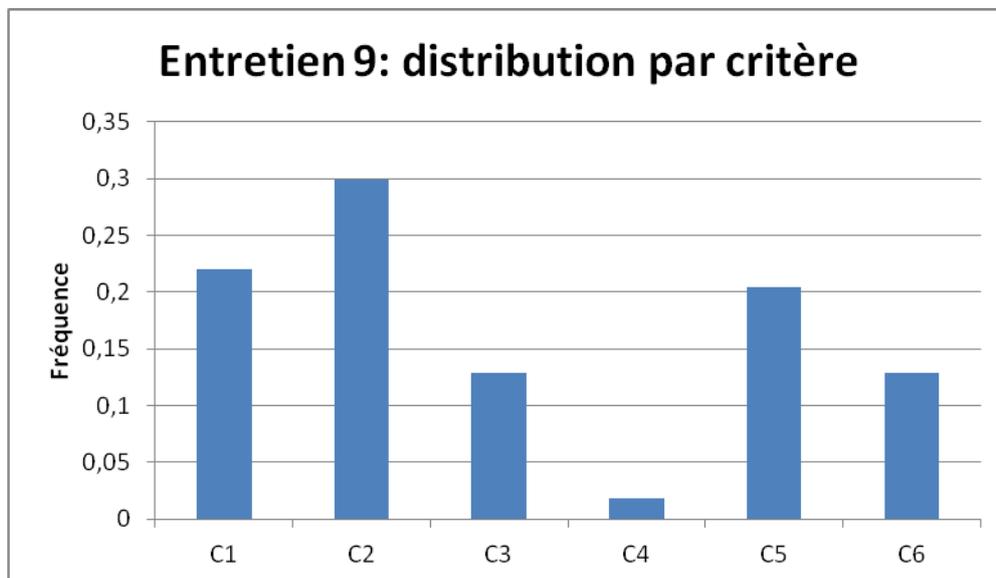
Le sujet construit sans cesse au-delà des circulaires. Il tente de donner de l'énergie, du dynamisme pour faire progresser les idées et qu'elles se transforment en actes. Il veut associer et faire adhérer un maximum d'acteurs à un projet commun. Pour lui, dans tout projet, il faut de l'impulsion, un pilote.

« L'intelligence est sur le terrain...il faut une intelligence collective pour la mettre en œuvre... ». « ...Il est nécessaire qu'il y ait un vrai projet national qui soit porté...là, on touche vraiment le cœur du problème ».

C6- Education/Formation ; 165-69 ; 188-95 ; 1100-103 ; 1126-128 (fréquence 0.13)

Le sujet a construit des actions, des formations en tenant compte des demandes, des besoins, en amont de toute proposition d'initiative. Il agit autant sur les contenus que sur les savoirs-être, des agents eux-mêmes. Il utilise « la pédagogie active » pour cela.

Il relève que « ...d'une manière générale, les acteurs de la politique locale de SR dans les départements sont assez peu investis dans le domaine de l'éducation routière »



❖ Conclusion

Ce sujet est celui qui maîtrise au mieux les contenus de la matrice GDE. Il fait partie des deux sujets (avec le sujet 4) les plus *éloquents sur la partie « projet/Volonté »* (fréquence 0.20 du C5). Il est très impliqué dans la dynamique de groupe et le portage de projet. *Le sujet est très axé sur la communication dans le système* (fréquence 0.30). C'est pour lui essentiel pour

pérenniser et rendre optimal le fonctionnement du réseau S.R ; Enfin, les *représentations sociales et le cloisonnement entre les acteurs publics et le secteur privé jouent pour le sujet un rôle très important* (fréquence 0.21) en défaveur de la SR et de la mise en place du REMC.

Le sujet 9 est particulièrement préoccupé par tout ce qui a trait à la communication, qu'elle soit institutionnelle ou non. De par la manière dont il a organisé la communication au sein du groupe qu'il pilote, nous pensons qu'il serait particulièrement moteur dans une dynamique de changement.

3.4 SYNTHESE

Graphique : MOYENNE DE LA DISTRIBUTION DES CRITERES PAR ENTRETIEN

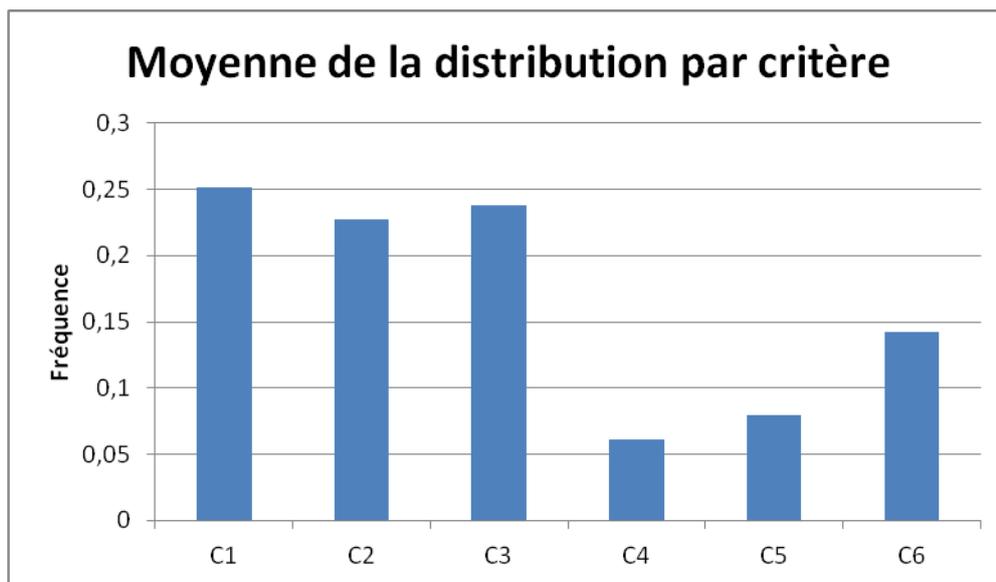


Tableau :FREQUENCES DES CRITERES PAR ENTRETIEN

	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	Moyenne pour les 9 sujets
C1	424	179	181	473	572	430	296	658	447	0.25
fréquence	0.33	0.20	0.23	0.19	0.29	0.23	0.19	0.34	0.21	
C2	368	19	136	403	531	401	596	389	606	0.22
Fréquence	0.29	0.02	0.18	0.16	0.26	0.22	0.38	0.20	0.30	
C3	207	628	212	560	328	212	255	326	261	0.23
Fréquence	0.16	0.70	0.27	0.23	0.16	0.12	0.16	0.17	0.13	
C4	171	0	13	290	164	241	65	0	37	0.06
Fréquence	0.13	0	0.02	0.12	0.08	0.13	0.04	0	0.02	
C5	0	51	0	453	75	88	49	282	415	0.08
Fréquence	0	0.06	0	0.18	0.04	0.05	0.03	0.14	0.20	
C6	69	0	208	255	306	442	284	259	262	0.14
fréquence	0.05	0	0.27	0.10	0.15	0.24	0.18	0.13	0.13	
	1239	877	750	2434	1976	1814	1545	1914	2028	

Commentaires

Les lectures du tableau et du graphique nous apportent les éléments d'analyse globale suivants :

Nous constatons que les critères C4 (reconnaissance-valorisation-hiérarchie-autorité) et C5 (projet-volonté) avec des fréquences faibles de 0.04 et de 0.08 occupent un rang moins important que tous les autres critères.

A l'opposé, les critères C1 (Cloisonnement-Représentations sociales), C2 (Communication) et C3 (Organisation) avec des fréquences respectives de 0.25, 0.22 et 0.23, sont les préoccupations communes les plus importantes à l'instant de l'enquête.

Le critère C6 (Education-Formation) avec une fréquence moyenne de 0.14 se situe entre ces deux valeurs. Il est permis de penser que cet item est le quotidien, l'axe majeur des pôles d'appui de sécurité routière, vraiment un thème commun à tous les PASR et que par conséquent, il n'apparaissait pas particulièrement utile, pour les interviewés, d'en faire plus état lors des entretiens mais qu'il paraissait plus justifié d'insister plus avant sur des manques que sur ce qui constitue une expertise reconnue des PASR.

3.5 CONCLUSION DE LA III^{ème} PARTIE

Nous arrivons à la conclusion de nos investigations à la fois de terrain et par la suite d'analyse des contenus des entretiens.

Ce travail a été très conséquent. Beaucoup plus que je ne l'imaginai initialement. Non pas par le recueil des données auquel duquel je suis coutumier, mais par l'analyse du contenu et son côté quantitatif. Même si la part quelque peu subjective de l'analyse de contenus me paraissait au départ un facteur susceptible d'altérer les résultats, force est de constater, au final et avec la distanciation nécessaire, que les résultats me surprennent. Quand bien même l'enquête aurait été orientée, de façon inconsciente, de manière à aboutir peu ou prou à des résultats prédéfinis, l'analyse de contenu est un véritable révélateur, un correctif quasi automatique, des déviations possibles.

Alors même si les résultats présentés comportent des biais, à la fois dans les recueils, dus aux modalités des entretiens, aux qualités de chacun, enquêteur ou interviewé, aux affects et aux états émotionnels du moment de l'entretien, voire de l'analyse, ces résultats reflètent à n'en pas douter des vérités que je vais aborder sujet par sujet.

Les sujets

Tous les sujets accordent le même niveau d'importance au critère 1 avec une valeur plus importante encore pour les sujets 1 et 8. Ce sont pourtant des animateurs de pôles qui ne travaillent pas particulièrement ensemble, très séparés géographiquement et sont issus de la même culture professionnelle.

On relève une plus grande disparité à la lecture des tableaux concernant le critère 2 (communication) ; en effet le sujet 2 n'y accorde qu'une fréquence de 0.02 et à l'opposé, le sujet 7 y accorde 0.38. C'est en effet ce sujet qui s'est montré le plus préoccupé ou tout au moins à le plus exprimé ses doutes, et celle de ses collaborateurs, quant à l'avenir du réseau des PASR. Doutes créés par un manque de communication flagrant du niveau central vers le terrain et qui pour lui constitue un frein très important. Quant à son collègue, le sujet 2, on peut interpréter la faible fréquence accordée à ce critère par le fait qu'il appartienne à une structure centrale et que la communication descendante lui parvienne directement.

De la même manière pour C3 les valeurs sont homogènes sauf pour le sujet 2 qui se démarque par la fréquence très élevée qu'il accorde à ce critère (0.7). La position « centrale » du sujet 2

nous laisse à penser qu'il accorde effectivement une place très importante à ce qui a trait à l'organisation générale du réseau des PASR.

Le critère 4 (reconnaissance-valorisation-hiérarchie-autorité) avec la fréquence moyenne de 0.06 reste peu important pour l'ensemble du groupe sauf les sujets 1, 4 et 6, ou la fréquence dépasse 0.1. Pour ces sujets, le positionnement hiérarchique du chef de projet ou du coordinateur est très important ; Ils relèvent que ce positionnement en préfecture modifie le fonctionnement du réseau. L'un deux parle même du côté symbolique du pouvoir en préfecture.

Le critère 5 (Projet-volonté), avec une fréquence moyenne de 0.08, à peine plus élevée que le critère 4, est l'un des critères les moins évoqués par les interviewés sauf pour les sujets 4, 8 et 9. Ces sujets affichent une volonté de progrès et de pilotage de projet. Ils sont déterminés à cela et pour l'un d'entre eux « il faut passer à la vitesse supérieure ». Pour un autre « tous les ingrédients sont sur le terrain et il faut une intelligence collective pour les mettre en œuvre... ». Ensemble ils affirment désirer un pilotage national fort. Une sorte de « récréation » affirme l'un d'eux.

Enfin, pour le critère 6 (éducation-formation), on constate une très grande hétérogénéité des fréquences en fonction des sujets. Passant de fréquences inférieures à 0.05 pour les sujets 1 et 2 à des valeurs supérieures à 0.20 pour les sujets 3 et 6. Le sujet 2, relève d'un niveau central et nous pensons que la formation pour lui est une évidence et constitue son cœur de métier. Connaissant mon appartenance au réseau, il n'a sans doute pas jugé opportun d'évoquer « ce que je devais sans aucun doute savoir déjà ». Les autres sujets étaient vraiment plus impliqués dans les autres critères au moment même de l'entretien et souhaitaient sans aucun doute évoquer des sujets sur lesquels ils ne sont pas souvent écoutés. Une mention du sujet 6 vient par ailleurs confirmer cette hypothèse, parlant de la formation organisée par le pôle qu'il anime : « ...c'est tous les jours en fait... »

Les réponses

Alors, ceci considéré, disposons nous de suffisamment de matériaux pour répondre aux questions initiales que je rappelle ici :

Nous formulons l'hypothèse que la matrice GDE et surtout le REMC, ne sont pas suffisamment connus des acteurs publics de sécurité routière pour qu'ils puissent s'en approprier les contenus et les décliner dans leurs pratiques professionnelles à la date de mise en application officielle le 1^{er} juillet 2014. Nous pensons qu'il s'agit principalement d'un

problème de communication et d'organisation bien plus que d'une volonté de ces acteurs, de ne pas coopérer. Nous émettons l'hypothèse, que la communication organisée sur des modèles théoriques éprouvés, constituera le socle fondateur de cet ambitieux, mais non hypothétique, projet. (Cette dernière hypothèse ne pourra cependant pas être vérifiée dans le présent travail mais sera en partie l'objet de nos travaux ultérieurs)

Pour l'ensemble du groupe, nous pouvons dire que la matrice GDE et le REMC ne sont pas connus des acteurs publics de sécurité routière au moment de la rédaction du présent , ou qu'en tous les cas, ils n'en ont pour certains qu'une connaissance théorique et qu'ils ne se sont pas appropriés ces outils. Nous pouvons retirer de cette étude également que cette méconnaissance ou cette connaissance partielle pour la majorité de ces acteurs relèvent d'une communication qui reste à améliorer, mais également, et ceci est un critère qui a émergé de nos travaux, que l'ensemble des acteurs souhaitent un pilotage de projet fort, émanant de l'autorité centrale. L'ensemble des acteurs pensent également que la réforme de 2009, touchant à l'organisation du réseau de sécurité routière national, a porté un coup à la dynamique de réseau en diluant le pilotage central, qui fait défaut aujourd'hui.

Les impressions générales

L'impression globale qui ressort de ce travail de terrain et d'analyses est une très forte implication des agents exerçant au sein des Pôles d'Appui de Sécurité Routière, allant jusqu'à une implication au-delà des obligations professionnelles. Pour la majorité d'entre eux, il s'agit de passionnés par la thématique de sécurité routière dans sa globalité et par conséquent incluant l'éducation à la route et au-delà encore, un « mieux vivre ensemble ».

Mon travail m'a permis de confirmer le sentiment, maintenant un fait démontré, que les PASR sont un formidable outil au service de ce projet ambitieux qu'est la mise en place efficace du Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne.

Il me paraît tout à fait intéressant de conclure par un mot de l'un des acteurs de cette enquête ; « l'intelligence est sur le terrain...Tous les ingrédients sont là...Il faut une intelligence collective pour les mettre en œuvre...il y a vraiment tout un réseau, une énergie à créer...Il faut en quelque sorte se recréer...Là, on touche vraiment le fond du problème ».



Conclusion générale :

« Tout change si l'on considère que la société se présente pour chacun comme une perspective d'avenir et que cet avenir pénètre au cœur de chacun comme une motivation réelle de ses conduites.... » (Sartre, 1960, p.66).

« Je hais le mouvement qui déplace les lignes » (Baudelaire, 1857)

« Dans la mesure où les hommes entreprennent et réalisent des projets ensemble, ils interagissent. Le lien social devient ainsi un de leurs objets pratiques.... » et que « Dans tous les cas, la communication.....reste le moyen incontournable par lequel les échanges d'information, requis par la poursuite des objectifs, peuvent éventuellement s'effectuer... » (Ardoino, 1993). Ceci pose ainsi l'utilisation de la communication comme vecteur essentiel de la réussite du projet. Les enquêtes ont montré qu'il n'en a pas été ainsi et que les échanges d'informations, déjà en interne, entre les acteurs publics de sécurité routière, n'ont pas été suffisamment efficaces pour porter l'information et moins encore l'appropriation des concepts, au niveau de chacun de ceux-ci.

Nous avons ainsi validé notre hypothèse qui consistait à dire que la non connaissance –ou la non appropriation de la matrice GDE et du REMC par les acteurs publics de sécurité routière relevait essentiellement d'un manque de communication organisée et de l'ancrage de représentations sociales parmi les acteurs.

Pour autant, les enquêtes révèlent également un très faible taux d'opposition à intégrer dans le réseau existant actuel, de nouveaux acteurs, que tous reconnaissent comme des professionnels incontournables en matière d'éducation à la route. Et encore, ces oppositions mineures ne relèvent que de représentations sociales à l'endroit de ces professionnels qui pour l'heure, n'ont à répondre devant quiconque de la qualité de leurs prestations, en bref, ne relèvent d'aucune véritable autorité, d'aucun réel pouvoir.

Et pourtant, nous avons vu que le pouvoir et l'autorité participent de la création de sens.

Rappelons nous : « ...Ainsi, le bon fonctionnement d'une organisation et la réussite d'un projet passent nécessairement par un équilibre savamment pensé, construit et entretenu, entre liberté, autonomie, régulation et contrôle, et au-delà entre l'ordre et le désordre.... » (Friedberg,1994). Comme le résume l'un des sujets interviewés, « ...l'intelligence est sur le terrain... ». En effet, la réussite d'un projet passe aussi par la reconnaissance, la valorisation des actes ou des métiers.

Qui d'autre, dans le système dans lequel évoluent la sécurité et l'éducation routière, pourrait reconnaître, valoriser, qu'une autorité détenant du pouvoir ?

Arrivé au terme de cette étude, je peux juger maintenant de la difficulté de ce travail, et notamment de la difficulté à prendre la distanciation nécessaire à l'approche théorique et à la méthodologie.

Fort de ce constat révélé dans cette recherche, de la volonté légalement affichée des plus hautes autorités de l'Etat, il nous restera à rechercher un moyen de le modifier ou à tout le moins d'améliorer la communication et surtout de combattre des représentations sociales ou plus exactement de passer des préjugés aux stéréotypes sans doute inévitables, afin de faciliter la coopération nécessaire à la mise en action du projet.

Pour cela, explorer plus avant les méandres de la communication me paraît un champ de recherche tout à fait intéressant et approprié à cette recherche. J'approfondirais les théories relevant de l'école de Palo Alto et particulièrement celles de Bateson (1977,1991) et Watzlawick (1988) ainsi que celles de Mucchielli et al. (2004) et de Winkin (2000) qui s'inscrivent dans l'héritage de ce courant. Je poursuivrais inévitablement par l'identification fine des représentations sociales qui impactent dans la communication et c'est l'approche de Abric (1996) que je privilégierais tout au moins dans un premier temps.

Cette recherche dans le champ de la communication s'inscrit dans une volonté de changement. C'est vers K. Lewin (1972) que je me tournerais, non seulement pour l'intérêt que je porte à ses théories concernant le changement mais également pour son approche méthodologique, poursuivie entre autres par la suite par R. Barbier (1977).

La recherche-action appliquée à la mise en œuvre de la matrice GDE et du REMC dans notre système d'éducation à la route.

A la fois, mon positionnement en tant qu'objet du système, mon expertise, les connaissances et la distanciation nécessaires acquises au cours du temps me seront utiles dans

la lutte contre les contradictions qui surviendront dans mes travaux, en particulier les contradictions claniques (Barbier, 1977) et à la fois, la méthodologie globale et systémique, participant de la réflexion et de l'action, de la recherche-action me paraissent de nature à être mises en œuvre dans le champ expérimental- « terrain-objet-projet » (Cardinal et Morin, 2004) - que j'ai choisi en vue d'y faciliter le changement dont la recherche action est la finalité.

Il a longtemps été question de discussions sur les rapports entre le chercheur et l'objet de sa recherche et sur le degré d'implication entre ce chercheur et son sujet d'étude. Barbier (1975) va opposer à la thèse habituellement usitée dans la recherche et appuyée par les travaux de M. Weber, au début du XXème siècle, qui veut que le chercheur observe l'objet de l'expérience dans une neutralité axiologique, est supposé ne pas intervenir dans le champ de l'observation, qu'il se méfie de « l'illusion de la transparence et du savoir immédiat, de la sociologie spontanée et de la tentation du prophétisme, de l'ethnocentrisme de classe ».

Il m'importera donc dans cette recherche future de considérer l'institution de mon étude comme objet de la recherche tout en considérant les niveaux d'implication étudiés par R. Barbier. Les préceptes de la matrice GDE, déclinés dans le domaine de la sécurité et de l'éducation à la route par l'autorité de l'Etat de façon réglementaire sous forme de REMC constituent sans doute des marqueurs forts dans une volonté de changement.

Mais vouloir changer ne suffit pas. Nous avons vu que le PNF28 n'a que peu voire très peu été utilisé par l'ensemble des acteurs à qui il s'adressait. Gageons, qu'à la lumière de cet éclairage du passé et que grâce aux apports théoriques que nous développerons dans nos recherches futures, nous puissions ouvrir les portes du changement pourtant souhaité par tous.

« La différence entre un rêve et un projet, c'est une date »
Walt Disney, 1941

²⁸ Plan National de Formation à la conduite

BIBLIOGRAPHIE

- Abric, J.C. (1996). *Psychologie de la communication : théories et méthodes*. Paris : Éditions A.Colin.
- Abric, J.C. (2011). *Pratiques sociales et représentations*. Paris : PUF.
- Amossy, R., (1991). *Les idées reçues, sémiologie du stéréotype*. Paris : Nathan.
- Ardoino, J. (1999). *Education et politique, 2ème édition*. Paris : Anthropos.
- Ardoino, J. (1975). *Du psychologue, essai sur les ambiguïtés et significations d'une pratique*. Connexions N°13. Paris : epi.
- Ardoino, J. (1966). *Communication et relations humaines, esquisses d'un modèle d'intelligibilité des organisations*. Bordeaux : Institut d'administration des entreprises de l'université de Bordeaux.
- Ardoino, J. (1988). Logique de l'information, stratégies de la communication. *Pour*. n° 114.
- Ardoino, J. (1993). L'approche mutiréférentielle (plurielle) des situations éducatives et formatives. *Pratiques de formation*, avril.
- Aznar, G. (2013). *La créativité ; Définitions*. Editions Créa Université.
- Bachelard, G. (1949). *La psychanalyse du feu*. Paris : Gallimard idées.
- Barbier, R.. (1977). *La recherche-action dans l'institution éducative*. Paris : Gauthier-Villars.
- Barbier, R. (1975). Connexions, psychologies, sciences humaines, revue trimestrielle. N°13, *épi* .
- Barbier, R., Recherche- action et groupe d'innovation, éléments pour une théorie de la pratique institutionnelle des groupes-sujets, tapuscrit non publié, non daté, don de Bourdieu , référencé 386 à la bibliothèque de la fondation maison des sciences de l'homme, Paris.
- Bateson, G. (1977). *Vers une écologie de l'esprit, Tome 1*. Paris : Seuil.
- Bateson, G. (1991). *Vers une écologie de l'esprit, Tome 2*. Paris : Seuil.
- Bateson, G. (1996). *Quelques pas de plus vers une écologie de l'esprit*. Paris : Seuil.
- Bateson, G. et Ruesch, J. (1988). *Communication et société*. Paris : Seuil.
- Baudelaire. C. (1857). *Les fleurs du mal*. Paris : Hachette.
- Bernoux, P. (2010). *Sociologie du changement*. Paris : Seuil.
- Le Bouedec, G., Du Crest, A., Pasquier, L., Stahl, R.. (2001). *L'accompagnement en éducation et formation, un projet impossible ?*. Paris : L'Harmattan
- Butera, F. (1991). *La métamorphose de l'organisation, du château au réseau*, Paris : Les éditions d'organisation

- Cardinal, P. et Morin, A. (2004). *Questions vives*. vol 2, 2004.
- Crozier, M., Friedberg, E. (1992). *L'acteur et le système ; les contraintes de l'action collective*. Paris : Points
- Crozier, M.. (1963), *Le phénomène bureaucratique*, Paris, Seuil
- Crozier, M., Friedberg, E., Gremion, C., Thoenig, J.C., Worms, J.P. (1974), *Ou va l'administration Française ?*, Paris, Collection sociologie des organisations, Les éditions d'organisation
- Crozier, M. (1955). *Petits fonctionnaires au travail*. Paris : CNRS
- Crozier, M. (1965). Pouvoir et société, disparition du politique. *De l'entreprise à l'Etat*. Centre catholique des intellectuels Français. Paris : Desclée de Brouwer
- Doise, W., Clemence, A., Lorenzi-Cioldi, F. (1992). *Représentations sociales et analyses de données*. Grenoble : Presses Universitaires.
- Durkheim, E. (1893). *De la division du travail social*. Paris : Alcan.
- Flament, C. (1994). Aspects périphériques des représentations sociales. *Dans C. Guimelli. (Ed.). Structures et transformations des représentations sociales*. Lausanne : Delachaux et Niestlé.
- Freideberg, E. (1994). *Le pouvoir et la règle, dynamique de l'action organisée*. Paris : Points.
- G. Grech, (2010). *Le plan national de formation des automobilistes*. Mémoire de master professionnel 2ème année, Université de Provence, sous la direction de C. Poplimont.
- Jodelet D. (1989). *Les Représentations sociales*. Paris : PUF.
- Joule R.V. et Beauvois, J.L. (1998) *La Soumission librement consentie : Comment amener les gens à faire librement ce qu'ils doivent faire ?*. Paris : PUF.
- Joule R.V. et Beauvois, J.L. (2010). *La soumission librement consentie*. (2^e Ed.). Paris : PUF.
- Lewin, K. Marrow, A.J. (1972). *Horizons de la psychologie*. Paris : ESF.
- Maisonneuve, J. (1973). *Introduction à la psychologie*. Paris : PUF.
- Mallet, J. (2003). *Développement des personnes et développement des organisations, enjeux sous l'éclairage des théories de la complexité et des sciences cognitives*. Université de Provence - Département des sciences de l'éducation.
- Mannoni, P. (2012). *Les représentations sociales*. Paris : PUF.
- March, J.G., Simon, H.A. (1974). *Les organisations*. Paris : Dunod.
- Morin, E. (2011) *Dialogue sur la connaissance, entretiens avec des lycéens*. La Tour d'Aigues : L'aube.
- Morin, E. (1977), *La Nature de la nature (t. 1)*. Paris : Le Seuil, Nouvelle édition, coll. Points, 1981

- Morin, E. (1980), *La Vie de la vie (t. 2)*. Paris : Le Seuil, Nouvelle édition, coll. Points, 1985
- Morin, E. (1986), *La Connaissance de la connaissance (t. 3)*. Paris : Le Seuil, Nouvelle édition, coll. Points, 1992
- Morin, E. (1991), *Les Idées (t. 4)*. Paris : Le Seuil, Nouvelle édition, coll. Points, 1995
- Morin, E. (2001) ; *L'Humanité de l'humanité - L'identité humaine (t. 5)*. Paris : Le Seuil, Nouvelle édition, coll. Points, 2003
- Morin, E. (2004). *Éthique (t. 6)*. Paris : Le Seuil, Nouvelle édition, coll. Points, 2006
- Morin, E., (2011). *La Voie*. Paris : Fayard
- Morin, E. (2014). *Conférence du cycle pensée globale*, collège d'études mondiales, Paris, [Vidéo en ligne], repéré à http://semioweb.msh-paris.fr/aar/FR/_video.asp?id=2243&ress=7523&video=147366&format=108
- Moscovici S. (1989). Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire. In Jodelet D., *Les représentations sociales*. Presses Universitaires de France, p. 62-86.
- Mucchielli, R.. (1984). *L'analyse de contenu des documents et des communications*. Paris : ESF.
- Mucchielli, R.. (1974). *L'analyse de contenu des documents et des communications à l'usage des psychologues, des animateurs et des responsables, connaissance du problème*. Paris : ESF.
- Mucchielli, A., Corbalan, J.A, Ferrandez, V. (2004). *Etude des communications ; approche par les processus*. Paris : Armand Colin.
- Newcomb, T (1953) Social Psychology and Group Processes, *Annual Review of Psychology* Vol. 4: 183-214 (Volume publication date February 1953)
- Rogers, C.R. (1997). *Les groupes de rencontre*. Paris : Dunod.
- Sartre, J.P. (1960). *Critique de la raison dialectique, Tome 1*. Paris : Gallimard.
- Simon, Y.R. (1965). *Pouvoir et société, de l'autorité, de l'entreprise à l'Etat*. Centre catholique des intellectuels Français. Paris : Desclée de Brouwer.
- Taleb, N.N. (2011). *Le cygne noir, la puissance de l'imprévisible*. Paris : Les belles lettres.
- Taleb, N.N. (2013). *Anti fragile, les bienfaits du désordre*. Paris : Les belles lettres.
- Francisco Varela, F. (1993). *L'inscription corporelle de l'esprit*. Paris : Seuil.
- Watzlawick, P. (1988). *Comment réussir à échouer, trouver l'ultrasolution*. Paris : Seuil.
- Watzlawick, P., Beavin J.H. et Jackson D. D. (1972). *Une logique de la communication*, Norton, trad. Paris : Seuil.

Watzlawick, P., Weakland, J., et Fisch, R. (1975) . *Changements : paradoxes et psychothérapie*. Seuil : Paris.

Winkin, Y. (1996). *Anthropologie de la communication, de la théorie au terrain*. Bruxelles : De Boeck Université.

Winkin, Y. (2000). *La nouvelle communication*. Paris : Seuil.

Recherche-action, recherche systémique ? (2004), Questions vives, volume 2, numéro 3, Université de Provence, département des sciences de l'éducation.

RESUME

Le Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne, déclinaison appliquée de la matrice « Goal for Driver's Education », est applicable en France à compter du 1^{er} juillet 2014.

Il succède au Plan National de Formation, pour lequel des études ont démontré qu'il n'avait que peu ou pas été utilisé par une majorité de professionnels de la sécurité et de l'éducation routières. L'idée de départ de ce travail était de nous assurer qu'à l'imminence de la mise en œuvre du REMC, ses contenus étaient connus des acteurs publics de sécurité routière et dans un deuxième temps de vérifier leur volonté à coopérer avec les professionnels de l'éducation routière ; Identifier les freins éventuels à l'appropriation de ce projet de société par ceux qui sont chargés de formation, d'expertise et d'assistance-conseil des acteurs publics de sécurité routière : Les Pôles d'Appui de Sécurité Routière.

MOTS CLEFS :

REMC – GDE – Pôle d'appui de sécurité routière (PASR) – Représentations sociales - Communication – Organisation – Autorité – Pouvoir - Education – Formation

Summary

The reference table for the education in a mobility citizen, declination applied by the matrix « goal for Driver Education », is applicable in France as from July 1st, 2014. It succeeds on the national level of training(formation), for which the studies demonstrated that it had only few or not used by a majority of professionals of the road safety and the education. The initial idea of this work was to assure us that in the imminence of the implementation of the REMC, its contents were known public actors of road safety and secondly to verify their will to cooperate with the professionals of the road education; identify the possible brakes with the appropriation of this project of life by those who are training officers, of expertise and assistance and advice of the public actors of road safety: the Poles of Support of Road safety (PASR)

KEYWORDS :

REMC- GDE-Poles of Support of Road Safety (PASR)- Social representations – Communication- Organization- Authority – Power – Education – Training

