



HAL
open science

Enseignant de la conduite : un métier en voie de transformation ou de disparition ?

Gérard Hernja

► **To cite this version:**

Gérard Hernja. Enseignant de la conduite : un métier en voie de transformation ou de disparition ?. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2017, 2017 (01-02), pp.103-115. 10.4074/S0761898017002084 . hal-01670591

HAL Id: hal-01670591

<https://hal.science/hal-01670591>

Submitted on 21 Dec 2017

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.

Enseignant de la conduite : un métier en voie de transformation ou de disparition ?

Driving instructor : a job which is changing or dying?

Gérard Hernja

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2017

Résumé Le métier d'enseignant de la conduite est aujourd'hui appelé à connaître une mutation profonde. L'injonction faite à la formation de poursuivre des objectifs éducatifs oblige ainsi les enseignants à transformer leurs pratiques. La mise en relief dans cet article de l'évolution continue des activités de l'enseignant de la conduite, passant de celui qui montre, à celui qui démontre puis à celui qui cherche à influencer de manière positive les attitudes des élèves, nous permettra de comprendre les défis qu'ils doivent aujourd'hui relever. Il leur faut en effet s'adapter aux objectifs d'une formation et d'un métier de plus en plus exigeants, au risque de les voir disparaître s'ils n'y parviennent pas.

Mots-clés enseignant de la conduite · apprentissage de la conduite · apprentissage · pédagogie · métier

Abstract The driving instructor's job will go through deep changes. The educational goals of today as defined in the training programs make them change their professional practices. In this article, we will analyze the continuous evolution of the driving instructor's job. This analysis will enable us to understand the challenges driving instructors must take up. Indeed, they have to adapt to a training and to a job which are more and more demanding, at the risk of seeing their job die out if they cannot manage.

Keywords driving instructor · driver training · learning · pedagogy · job

1. Introduction

Le phénomène automobile est récent. Il est également en mutation profonde et constante, transformant et transformé par la société, renouvelant les rapports au temps, aux

déplacements, aux risques, à l'environnement et à la mobilité. Il impose quasiment à chacun d'entre nous de savoir vivre avec la voiture, d'apprendre à l'utiliser et à cohabiter avec elle et même à s'en déshabituer ou s'en éloigner : 38 millions de voitures en France, 1,2 milliards dans le monde en 2016 et sans doute plus de 5 milliards à l'horizon 2050 [1].

Dans la mesure où la mise en œuvre de l'activité de conduite n'est ni innée ni naturelle, l'apprentissage de la conduite est sans conteste nécessaire. Cet apprentissage doit également être évolutif, au regard de l'évolution des véhicules, des infrastructures, de la circulation ou encore des objectifs de la conduite. Il doit l'être d'autant plus que la voiture peut, comme l'affirmait déjà C. Lévi-Strauss en 1971, ramener l'homme à des comportements primaires :

« l'usage d'un engin fabriqué par l'industrie humaine rapproche l'homme de sa condition animale [...] ses capacités symboliques se trouvent en quelque sorte minimisées par la commande d'un corps artificiel dont la puissance physique surpasse celle de son corps rituel » [2]. Il ne s'agit donc pas moins aujourd'hui que d'apprendre à maîtriser un véhicule et à se maîtriser tout en le conduisant.

L'apprentissage de la conduite a en premier lieu été cantonné à une forme d'entraînement et d'automatisation avec un moniteur de conduite, sans référence explicite à la sécurité des déplacements. Il s'est progressivement enrichi, prenant la forme d'une activité d'enseignement, avec un programme défini et la médiation d'un enseignant de la conduite pour un apprentissage cherchant à se rapprocher du modèle scolaire, dans une circularité définie par P. Dessus : « la définition de l'enseignement "boucle" sur celle de l'apprentissage, enseigner étant souvent considéré comme l'activité permettant l'apprentissage, et vice versa » [3]. L'activité d'enseignement précitée, centrée sur la technique de conduite a ensuite intégré le risque routier pour se préoccuper aujourd'hui de la responsabilité citoyenne des conducteurs face à des enjeux définis en termes de sécurité mais également d'environnement.

Le métier de ceux qui sont en charge de former les conducteurs a donc conjointement changé, passant de celui

Gérard Hernja (✉)
137, rue de l'église 88260 Thuillières
e-mail : hernja@aol.com

de moniteur d'auto-école à celui d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière avant de s'enrichir encore en intégrant un volet éducatif fort. Enseigner aujourd'hui cette capacité à conduire de manière responsable demande la mise en œuvre de compétences aussi multiples que complexes, dans le cadre d'un métier qui, comme le signalait Freud en référence à l'éducation, relèverait de plus en plus de l'impossible [4] et, pourrions-nous ajouter pour le métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, peut-être même du transitoire.

En relation avec l'ensemble des changements ayant touché la formation des conducteurs, nous explorerons donc de manière critique les évolutions continues et contraintes du métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière dans le cadre de ces écoles singulières que sont les écoles de conduite. Nous montrerons que ces évolutions mettent en contrainte deux demandes sociales contradictoires : faire de la formation un moment éducatif significatif dans une perspective d'éducation et de sécurité routière ; combler l'attente prioritaire des élèves mais aussi d'une société encore basée sur la mobilité automobile, à savoir assurer la réussite aux épreuves du permis de conduire¹. Il est d'ailleurs aujourd'hui essentiellement demandé à la formation de répondre avec rapidité et surtout à coût réduit à une forme de droit au permis de conduire, un permis considéré encore souvent comme l'outil prioritaire de l'insertion sociale et professionnelle des jeunes et de la mobilité². Nous interrogerons enfin, de manière prospective, la capacité des écoles de conduite et plus largement du secteur de la formation des conducteurs à accompagner les changements en lien avec le métier d'enseignant de la conduite et à répondre aux missions éducatives qui leur sont attribuées.

Les éléments développés dans ce texte sont en premier lieu issus de l'expérience de l'auteur dans le champ de l'enseignement de la conduite, 22 années en tant qu'enseignant de la conduite et responsable d'une école de conduite entre 1982 et 2004. Ils ont conjointement été enrichis par un cursus en Sciences de l'éducation (DESS et doctorat), avec comme thèmes de recherche des questions relatives à la formation des conducteurs et aux difficultés des élèves face à des situations de conduite complexes

¹ « Une réforme pour rendre le permis de conduire moins long, moins cher et plus sûr ». Comité interministériel de la sécurité routière, 13 janvier 2009.

² La notion même de conduite sûre disparaît cependant de plus en plus souvent des discours. Il ne s'agit plus que de produire un permis de conduire plus rapidement et à moindre coût : « Chaque année, près de 1,5 million de candidats tentent d'obtenir le permis de conduire. Pour le moderniser et le rendre accessible, le Gouvernement a engagé la réforme dès 2014. Les objectifs fixés sont d'ores et déjà en passe d'être atteints puisque la réforme a déjà réduit les délais moyens et les coûts entre les deux passages ». Rendre du pouvoir d'achat aux ménages, la réforme du permis de conduire, 15 mai 2017, <http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-du-permis-de-conduire>

[5, 6]. Ils se sont affirmés lors de trois recherches au sein du Laboratoire interrégional des sciences de l'éducation et de la communication lorraine. Celles-ci visaient à mieux comprendre les comportements potentiellement dangereux des conducteurs novices jeunes [7], à analyser les pratiques professionnelles des enseignants de la conduite des secteurs traditionnels [8] et associatifs [9] pour établir des liens entre les modalités de la formation et le développement de comportements pouvant générer des risques mais aussi à faire évoluer les pratiques des enseignants de la conduite.

Ces éléments ont été mobilisés en 2013 lors de la construction du Référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne (REMC). Ils sont aujourd'hui à la base de l'engagement de l'auteur dans l'accompagnement, au sein d'un groupement d'écoles de conduite, des enseignants de la conduite et des formateurs de formateurs, en relation avec les évolutions métiers en cours et plus particulièrement dans le cadre de la mise en œuvre du titre professionnel « Enseignant de la conduite et de la sécurité routière ».

2. L'émergence de la figure du moniteur de conduite (de l'origine à 1958)

2.1. La structuration d'un apprentissage pour les conducteurs

L'apprentissage de la conduite est, dès l'origine, à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, largement situé dans l'espace même où devront ultérieurement se déplacer les apprentis conducteurs (la voiture et la route). Il s'est également construit en lien quasi direct avec les constructeurs et les vendeurs du véhicule, davantage comme la concrétisation pratique du mode d'emploi de l'automobile que comme un besoin de développer une théorie et une pratique de la conduite. La sanction de cet apprentissage, à l'issue d'un examen final, est tout d'abord un certificat de capacité délivré par un ingénieur des mines puis, à partir de 1922, un permis de conduire délivré par un expert accrédité. Les épreuves du permis de conduire sont alors, et pour plus de quarante ans, confiées à un organisme privé, l'Union nationale des associations de tourisme (UNAT). L'UNAT fait passer 267 487 examens en 1927 et 559 651 en 1930 [10]. L'auto-école, en tant que lieu et institution de formation des conducteurs, quand elle existe, n'a pour sa part pas encore fait l'objet d'une réglementation particulière. Elle n'apparaît pas de manière formelle comme un outil destiné à l'éducation des conducteurs et encore moins de l'ensemble des usagers de la route³.

³ Ceux qui ne conduisent pas n'auraient pas l'idée de venir dans une auto-école pour faire de la sécurité routière. C'est d'ailleurs paradoxalement encore le cas aujourd'hui.

L'apprentissage de la conduite se déroule avec un médiateur assis à côté du conducteur, le plus souvent le vendeur du véhicule ou l'assureur mais déjà aussi quelques moniteurs de conduite, pas forcément professionnels d'ailleurs. Le moniteur est très largement considéré comme celui qui officie dans et autour du véhicule pour en montrer et en démontrer le bon usage, pour un permis de conduire délivré à l'issue d'une évaluation de la conduite du véhicule (démarrage, direction et arrêt) et d'une interrogation sur des notions de dépannage et d'entretien. Le moniteur de conduite doit au minimum être en possession du permis de conduire de la catégorie visée par l'apprenti-conducteur. Les dispositifs de double commande deviennent peu à peu obligatoires, en premier lieu dans les grandes villes (Paris dès 1925) puis sur le réseau national (1930). Ils sont imposés par les pouvoirs publics pour des raisons de sécurité.

Dans le véhicule, la distance entre l'apprenti conducteur et le moniteur est celle qui permet d'agir sur les commandes, de montrer comment faire et de réagir en cas de difficultés ou de danger. Ce placement est certes contraint par l'architecture du véhicule mais aussi par l'idée que le moniteur doit être proche et visible pour pouvoir montrer le geste juste et accompagner ceux de l'apprenti conducteur⁴. Le moniteur de conduite est à ce moment-là le dépositaire de la bonne conduite, celui qui a le savoir-faire pratique et peut à tout moment le mobiliser pour montrer à l'apprenti-conducteur ce qu'il faut faire.

2.2. Les liens entre formation et sécurité routière

L'idée de sécurité routière est déjà présente dans la société, d'autant plus que le nombre de tués sur les routes en lien avec la circulation automobile est dès l'origine particulièrement préoccupant et qu'il croît très régulièrement : 2 098 tués en 1925 ; 4 824 tués en 1937⁵ [10] pour atteindre 8 634 en 1953⁶ [11]. Les grands axes de lutte contre l'insécurité routière ont été définis dès le début du XX^e siècle, à savoir la répression et le contrôle. Les grands axes de l'Éducation également, avec le souci des usagers non-motorisés, particulièrement les enfants, en mobilisant l'école et en faisant appel aux forces de l'ordre ou aux associations : gendarmerie, touring-club, automobile-club...

⁴Dans un autre rôle et une autre configuration, celui qui accompagne l'apprenti-conducteur pourrait aussi se positionner derrière lui ou ne pas être du tout dans le véhicule.

⁵Statistiques de la gendarmerie. Nombre de tués sur le coup (Orselli, 2009) dus à des accidents de la route générés par des véhicules automobiles, à mettre en parallèle avec les 2 270 000 véhicules en circulation à l'époque (38 652 000 de véhicules et 3 477 tués en 2016).

⁶Première année de centralisation des victimes par un service spécialisé (Vallin J., Chesnais J-C, 1975).

Le code de la route évolue régulièrement. Rien n'indique cependant, au moins jusque dans les années 1950, que la sécurité routière pourrait fondamentalement dépendre de la formation des conducteurs et être de la responsabilité des moniteurs de conduite.

2.3. Le développement de l'automobile

Le développement de l'automobile est très important dans l'entre-deux-guerres, avec néanmoins des résistances parfois fortes dans la société, notamment en raison des accidents qu'elle génère. Le nombre de véhicules automobiles est multiplié par 10 entre 1914 et 1930, passant de 140 000 à plus de 1 400 000 [10], pour un taux de motorisation qui reste néanmoins faible, avec des voitures souvent réservées aux classes aisées ou encore aux commerçants et artisans. Ce développement en nombre marque également une forte augmentation du kilométrage parcouru. Après un ralentissement dû à la seconde guerre mondiale, dans les années 1950, l'industrie de l'automobile est à nouveau en plein développement en France, avec cette fois-ci une acceptation forte du phénomène et une entrée dans ce qui est communément appelé la civilisation de l'automobile. La voiture devient parallèlement plus abordable, la conduite se démocratise, le parc automobile se modernise. La demande pour passer les épreuves du permis de conduire et accéder à l'automobile est en conséquence forte. Les améliorations au niveau des infrastructures, après la seconde guerre mondiale, notamment sous la pression des associations, à l'instar de la prévention routière créée en 1949, rendent les routes plus praticables. Ces améliorations ne freinent pour autant pas la montée progressive et inexorable du nombre de victimes de la route⁷.

3. La reconnaissance du rôle du moniteur d'auto-école professionnel (1958–1986)

3.1. La structuration du secteur des auto-écoles

Les premières réglementations significatives concernant le secteur des auto-écoles et le métier de moniteur d'auto-école datent de 1958. Le moniteur à qui il suffisait auparavant d'être en possession du permis de conduire doit dorénavant systématiquement être titulaire d'un diplôme ou d'un titre, en l'occurrence du CAPP (Certificat d'aptitude professionnel et pédagogique) pendant 20 ans

⁷On y circule dans de meilleures conditions mais à des vitesses plus élevées, avec comme conséquences des accidents plus graves.

puis du CAPEC (Certificat d'aptitude professionnel à l'enseignement de la conduite).

Ces différentes réglementations créent un quasi-monopole des activités d'apprentissage au profit d'auto-écoles privées, dans un cadre définissant avec précision l'exercice de leur activité, avec le recrutement de moniteurs diplômés. Les évolutions en cours sont, dans les discours, directement en lien avec le fait que le nombre de tués sur les routes est très important et qu'il convient de réagir, notamment en professionnalisant la formation. Elles ne détachent pas pour autant le secteur de l'auto-école de ses liens forts avec l'automobile et le transport, au détriment sans doute de l'éducation. Elles renforcent le fait que la formation doit porter sur l'amélioration des savoir-faire du conducteur et sur la préparation du permis de conduire en tant que preuve d'un niveau de conduite élevé du candidat. Si les premiers ouvrages de code de la route mettent déjà très largement en cause les comportements des conducteurs dans les risques liés à la conduite, ils ne développent pas de solutions utiles aux moniteurs pour les influencer autrement que par le renforcement des connaissances et des savoir-faire.

3.2. Le rôle du moniteur

Le moniteur d'auto-école professionnel consolide ainsi sa position et son rôle tout en restant singulièrement à l'écart du système éducatif général, autant en termes de reconnaissance, de statut ou de pédagogie. Il est chargé de répondre au besoin de former de plus en plus de candidats, de leur permettre de réussir des épreuves du permis de conduire plus sélectives et d'accéder ainsi à l'automobile avec un niveau de compétence éprouvé : 738 847 permis de conduire en 1960. La formation qu'il délivre demeure encore singulièrement limitée à la connaissance des règles du code de la route et à l'acquisition d'une technique de conduite adaptée aux véhicules de l'époque, dans le cadre d'une définition de l'activité de conduite qui reste essentiellement sensorimotrice.

Lors de la formation, les risques premiers pour les apprentis conducteurs restent le calage du moteur, la manipulation imprécise du volant ou du levier de vitesse, la mauvaise maîtrise des démarrages en côte. Le moniteur doit donc être en capacité d'instruire ses élèves dans ces domaines spécifiques. Il n'est pas le professeur, le maître, l'enseignant ou l'éducateur, il est celui qui en sait assez pour mesurer les besoins des futurs conducteurs, leur montrer les gestes adéquats, les parcours d'examens et les avertir des exigences de chaque examinateur. Le permis de conduire est l'objectif qui guide la formation et son déroulement. Si le moniteur n'a pas de programme spécifique à mettre en œuvre, cela ne signifie pas pour autant qu'il ne structure pas les étapes des formations qu'il propose à ses élèves, mais cette

structuration lui est propre, en référence à son expérience et à des impératifs liés à l'examen du permis de conduire.

Le moniteur d'auto-école se préoccupe sans aucun doute également de sécurité routière. Il le fait à partir des connaissances, modèles et méthodes de l'époque, dans le cadre dominant d'une activité qui vise, en fin de formation, à produire un comportement observable conforme à celui attendu lors de l'examen, avec un public très majoritairement masculin⁸ et des pratiques au volant qui correspondent aux stéréotypes de ce public. Le bon conducteur reste encore toujours celui qui maîtrise la technique de conduite, qui est sûr de ses compétences, de sa capacité à conduire et à maîtriser le véhicule, comme le vantent d'ailleurs les publicités de l'époque. L'observable lors du permis de conduire ne reflète souvent pas le réel à l'issue de celui-ci. Lorsque ce nouveau conducteur est seul au volant, débarrassé du moniteur, il conduit en lien avec sa personnalité, dans un nouveau contexte de déplacement, au milieu d'autres usagers, de manière moins sûre encore que les autres conducteurs alors même qu'il est celui dont les connaissances en matière de réglementation routière sont les plus fraîches.

3.3. Les liens entre formation et sécurité routière

Le nombre de tués sur les routes continue par ailleurs de croître de manière très sensible entre 1960 et 1972. Cette année 1972, avec plus de 16 000 tués marque un tournant et contribue à la prise de conscience du fait que le désir attaché à l'automobile masque un objet qui consomme et qui consume, au-delà même des vies et de l'intégrité physique de ceux qui l'utilisent⁹. Dès 1971, l'État avait déjà repris sa place dans l'organisation des épreuves du permis de conduire et dans la réflexion sur l'amélioration des conditions de passage de l'examen. En 1972, notamment sous l'impulsion de Jacques Chaban-Delmas qui vient de perdre son épouse dans un accident de la route, une véritable politique de lutte contre l'insécurité routière voit le jour. La création du Comité Interministériel de la Sécurité Routière en juillet 1972 en est une manifestation concrète. La politique de contrôle des comportements de conduite des conducteurs qui avait singulièrement marqué le pas entre 1960 et 1972 est relancée [10], sur la base d'un abaissement généralisé des vitesses maximales autorisées et à partir de contrôles d'alcoolémie à nouveau plus fréquents.

⁸En 1967 seules 21 % des femmes ont le permis de conduire contre 65 % des hommes.

⁹L'année 1972 marque un tournant dans la mesure où à partir de là le nombre de tués sur les routes va diminuer. Elle n'est qu'une nouvelle étape d'une prise de conscience qui a commencé bien plus tôt et qui ne s'achève pas cette année-là.

La crise pétrolière deux ans plus tard accentue la prise de conscience des risques divers liés à l'automobile et facilite l'action de l'État pour juguler le risque routier, notamment en commençant à casser l'image de la vitesse et de la dépense d'énergie à tout va.

La formation des conducteurs n'est à l'époque pas encore mobilisée de manière conséquente dans les dispositifs visant à combattre ce que l'on commence à définir comme une épidémie d'insécurité routière. La rupture dans la politique de sécurité routière ne la touche qu'à la marge. La maîtrise du véhicule reste encore l'objectif de formation principal dans un modèle comportementaliste de l'apprentissage, excluant de son champ les motivations et intentions des élèves, laissant à la sanction le soin d'éduquer les conducteurs. La courbe des accidents de la circulation s'infléchit néanmoins régulièrement à partir de ce moment, mais sans marquer de véritable cassure. La France restera ainsi encore pendant plus de vingt ans dans le peloton de queue des pays européens en matière de gestion du risque routier. Il faudra également 20 ans pour que les pouvoirs publics investissent véritablement la question de la formation, acceptant l'idée qu'elle peut faire sens dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière.

Les études statistiques concernant les accidents de la circulation montrent par ailleurs une prévalence forte des conducteurs novices, ceux-là même qui sortent de formation, parmi les blessés et les tués. La formation, essentiellement réduite à la préparation du permis de conduire n'apporte visiblement pas une contribution significative à la sécurité routière, en France comme dans l'ensemble des pays européens.

4. La valorisation de l'enseignant de la conduite dans une perspective de sécurité routière (1986–2013)

4.1. La formation des enseignants

Le BEPECASER (Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière) entérine en 1986 le remplacement officiel du moniteur de conduite par l'enseignant de la conduite et de la sécurité routière. Le BEPECASER est un diplôme d'état, passé sous l'égide du ministère des Transports puis de l'Intérieur, reconnu au niveau IV, équivalant au baccalauréat. Le cadre de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière reste fortement réglementé. Son exercice est subordonné à la possession d'une autorisation administrative d'enseigner délivrée par le préfet. L'établissement d'enseignement doit également être en possession d'un agrément préfectoral.

Cette référence explicite à une profession d'enseignant de la conduite et à un enseignement qui intègre la conduite et la sécurité routière représente une avancée significative dans le rapport général à l'apprentissage de la conduite. Elle est également symptomatique d'un nouveau rapport de la société aux risques liés à la conduite. La montée en compétence de l'usager de la route s'inscrit ainsi progressivement dans la perspective d'un continuum éducatif. La formation du conducteur en est une étape, précédée de phases d'enseignements et de validation à l'école, suivie de différentes perspectives de remédiation ou de consolidation de compétences pour l'usager conducteur. La conduite accompagnée, en 1987, est un élément central de la volonté de l'État d'accroître l'expérience des conducteurs en cours de formation afin qu'ils en profitent à l'issue du permis de conduire. Elle ne modifie pas pour autant le métier d'enseignant de la conduite puisqu'elle se construit globalement sur la même approche que celle de l'ensemble des conducteurs, avec cependant des apprenants plus jeunes, sur une durée plus longue et avec la médiation d'accompagnateurs non-professionnels, le plus souvent les parents.

Le moniteur d'auto-école devient ainsi un enseignant sur le postulat que l'enseignant sera celui qui parviendra, en mettant en œuvre un programme de formation défini au niveau national, à répondre aux aspirations de sécurité des conducteurs novices au cœur du continuum éducatif de sécurité routière. Ce faisant, l'État fait le pari que la formation des conducteurs pourrait apporter des solutions concrètes et pertinentes dans la lutte contre les accidents de la circulation des conducteurs novices.

4.2. Les outils pour la formation

La mise en place en 1989 du Programme national de formation (PNF) marque le moment où l'enseignement de la conduite et l'enseignant deviennent les marqueurs d'un apprentissage qui revendique une structuration comparable à celle de l'ensemble des apprentissages scolaires et professionnels. Le PNF et les différents programmes de formation qui en sont issus permettent d'institutionnaliser la relation triadique qui pour O. Rebol est caractéristique de l'enseignement [12] : « on enseigne quelque chose à quelqu'un ». Ce « quelque chose » trouve ici une concrétisation, comble un vide ou plutôt une absence de lisibilité sur ce qui était enseigné en salle et en voiture et détache a priori la formation du bachotage visant la seule réussite à l'examen. L'obligation pour les enseignants d'animer des cours de code en salle se distinguant des séries test ou encore d'organiser des rendez-vous pédagogiques avec les élèves en conduite accompagnée et leurs parents sur des thèmes précis et à partir d'outils d'animation divers sont des éléments marquants de la constitution d'une

véritable matière à enseigner et de modalités pédagogiques allant au-delà de l'intervention magistrale ou de la seule démonstration.

Avec le recours obligatoire à la pédagogie par objectifs, en tant que modèle structurant une planification rationnelle des contenus d'enseignement, les enseignants de la conduite se voient également proposer la méthode pour atteindre l'ensemble des objectifs d'apprentissage à destination des élèves : quatre objectifs généraux mais pas moins de 237 objectifs spécifiques qu'il faudra pouvoir valider lors de la formation, avec au minimum 20 heures de formation.

4.3. Les objectifs de la formation

L'enseignement de la conduite s'affiche alors ouvertement comme un vecteur de lutte contre l'insécurité routière. Il s'agit non moins, comme souligné dans un rapport remis en 1997 au ministère de l'Équipement, des transports et du logement [13], que « d'éradiquer le sur-risque des jeunes conducteurs ». Cette ambition se double néanmoins d'une seconde exigence, à savoir donner au permis de conduire un accès large et quasi universel : « il est impensable dans nos sociétés qu'un permis de conduire puisse exclure une proportion importante de la population du droit de conduire ». L'obtention du permis de conduire, qui plus est comme sésame d'une conduite sûre, doit donc rester un droit pour tous. Un droit dont le prix est différent selon les individus puisqu'il résulte de parcours de formation très différents, en relation avec les caractéristiques d'une activité complexe et l'hétérogénéité des publics accueillis, au regard d'exigences pour le moins ambitieuses en matière de contenus de formation. Les candidats qui assimilent l'ensemble du programme en 20 heures (les quatre objectifs généraux, les 237 objectifs spécifiques, les évaluations de synthèse...) et qui réussissent les épreuves du permis de conduire sont très rares. La moyenne des heures pratiques se situe bien au-delà de 30 heures. Certains parcours de formation vont largement au-delà de 100 heures de conduite, d'autres parcours, même si le phénomène reste limité, peuvent même être voués à l'échec¹⁰.

4.4. Les enseignants sur le terrain

Sur le terrain, la difficulté à concilier enseignement de la conduite et sécurité routière, qui plus est dans un contexte

marchand tendu, est comprise par les enseignants. Ils revendiquent très largement une volonté forte d'agir sur les comportements de leurs élèves mais estiment souvent que la formation qu'ils proposent à leurs élèves ne le leur permettra pas, tout en regrettant de ne pas avoir eux-mêmes été formés pour cela [8]. Leurs interrogations sont d'autant plus fortes que leur montée en compétence, suite à la mise en place du PNF, s'est souvent résumée à une information concernant les textes réglementaires¹¹. Parmi les candidats reçus au BEPECASER, à peine un sur deux avait initialement le niveau du baccalauréat. Le temps de travail des enseignants ne comprend d'autre part quasiment aucun temps de préparation de cours. La formation continue est quasi absente du secteur et les remises à niveau des connaissances et compétences sont limitées. Les enseignants de la conduite passent quasiment l'exclusivité de leur temps de travail en face-à-face pédagogique, dans une voiture, avec un ou plusieurs élèves, sans préparation avant la leçon et sans recul à l'issue de celle-ci. Très peu d'entre eux animent des cours de code en salle ou des rendez-vous pédagogiques [8].

L'idée émise lors de la mise en place des nouveaux programmes de formation en 1990 que les nouveaux enseignants rencontreraient moins de difficultés que les anciens ne se concrétise donc pas. Malgré une formation initiale axée sur la pédagogie par objectifs, les nouveaux enseignants peinent à la mettre en œuvre de manière cohérente. Leurs profils et leurs niveaux d'étude ne sont d'ailleurs pas fondamentalement différents de ceux des enseignants en place. Ils regrettent que leur formation initiale soit davantage basée sur la réussite à l'examen que sur le métier [8]. Sachant qu'ils bénéficient souvent de formations initiales financées dans le cadre des aides à l'emploi pour des publics en difficultés, leurs motivations réelles sont régulièrement mises en doute par leurs formateurs [14].

Une partie des enseignants reste d'autre part encore totalement empreinte de ce qui pourrait relever d'un concept quotidien ou de représentations individuelles. La technique de conduite demeure pour eux première lorsqu'il s'agit de définir les compétences d'un bon conducteur. C'est parce qu'ils se sentent eux-mêmes de bons conducteurs, maîtrisant parfaitement la conduite, qu'ils sont souvent entrés dans le métier. Réfuter le rôle premier de la technique pourrait réveiller chez eux la crainte de perdre une part de leur pouvoir, notamment celui d'être des modèles, capables de montrer à tout moment le geste juste. Réfuter le rôle de la technique de conduite dans la prévention des risques c'est aussi admettre qu'ils ont pu, même sans le savoir, contribuer

¹⁰Même si la conduite est considérée comme un droit, il n'est pas pour autant garanti que ce droit puisse être accessible à tous, qui plus est dans les mêmes conditions, en limitant les coûts et en faisant abstraction des différences inter-individuelles.

¹¹Trois journées de formation prévues à l'origine, le plus souvent réduites à une seule, avec comme contenus la présentation du PNF et du nouveau livret d'apprentissage.

à faire courir des risques sur la route à ceux qu'ils ont formés¹². C'est enfin mettre en discussion ce qu'ils sont le plus à même de faire comprendre et réussir à leurs élèves, à partir de la PPO et de leur expérience : démarrer, s'arrêter, changer de vitesse, tourner le volant. . .

Le fait que les enseignants de la conduite et de la sécurité routière aient à leur disposition un programme structuré, avec des objectifs définis, des moments de synthèse, des modalités d'évaluation et un cadre pour enseigner la conduite à près d'un million de nouveaux élèves chaque année est néanmoins ressenti comme une avancée à leurs yeux. Les éléments relatifs à la construction d'attitudes favorables à la sécurité routière sont cependant diffus dans les programmes, peu exploitables et impossibles à évaluer à partir de la pédagogie par objectifs.

4.5. Les élèves en sortie de formation

Les élèves qui sortent de formation et ont réussi les épreuves du permis de conduire ont tous acquis des compétences dans le domaine de la manipulation du véhicule leur permettant de circuler avec suffisamment d'habileté. La plupart d'entre eux, les jeunes hommes beaucoup plus souvent que les jeunes femmes, et surtout lorsqu'ils ont obtenu leur permis de conduire à la première présentation, ne doutent pas de leurs capacités à maîtriser les situations de conduite complexes : Pourquoi je devrais douter alors que j'ai réussi mon permis de conduire du premier coup [7]. Ces résultats confirment la critique parfois faite à la formation des conducteurs en France selon laquelle elle serait trop longue pour que les conducteurs qui en sortent aient des doutes sur leurs compétences et pas assez longue et variée pour qu'ils aient suffisamment d'expérience pour maîtriser les situations de conduite complexes. Ces différences entre les attitudes des hommes et des femmes vis-à-vis de la conduite dans des situations complexes peuvent également être une explication complémentaire du fait que, parmi les conducteurs novices jeunes victimes de la route, les trois-quarts sont des hommes, ce qu'ont d'ailleurs très bien pris en compte les assureurs.

Six mois après le permis de conduire et malgré près de 3 000 kilomètres parcourus, certains conducteurs novices éprouvent encore des difficultés majeures par rapport à la compréhension des situations de conduite complexes et se mettent en danger sans même en avoir conscience, comme dans l'ensemble des situations où le conducteur doit bâtir son comportement sur un élément non visible [7].

¹²Il est possible que la féminisation du métier, avec près de 50 % des salariés en 2015, puisse aujourd'hui nuancer ces propos.

4.6. Former, éduquer les conducteurs à la sécurité routière

La volonté explicite exprimée dans le PNF [15] de développer, chez les apprenants, « des attitudes favorables à la sécurité routière » donne à la formation une visée éducative qui ne relève pas simplement de l'enseignement. L'enseignant de la conduite et de la sécurité routière n'est donc pas simplement celui qui doit produire du discours sur la sécurité routière et en enseigner les éléments constitutifs, il est celui qui doit aussi et avant tout développer, chez ses élèves, des attitudes favorables à ce sujet.

Contrairement aux objectifs définis dans les programmes de formation et aux buts énoncés de l'apprentissage de la conduite, même en respectant scrupuleusement la méthodologie de formation préconisée, les enseignants ne peuvent pas véritablement participer à l'éducation durable des conducteurs. L'absence de cohérence entre le développement sur des bases comportementalistes de l'enseignement de la conduite et les buts de la formation en est l'une des causes majeures. Les attitudes visées dans les programmes de formation ne sont directement observables et quantifiables. L'éducation attendue au terme de la formation n'est donc a priori pas possible à partir du développement d'un enseignement principalement basé sur le comportementalisme et sur des comportements observables, sauf à considérer qu'il est possible de conditionner des attitudes favorables à la sécurité, sans introspection ni conscience.

La juxtaposition entre enseignement de la conduite, sécurité et éducation routière est de toute manière loin d'être évidente. Autant la matière qui est à la base de la conduite peut sembler concrète et enseignable, autant celle relative à une éducation à la sécurité routière est difficile à saisir et à enseigner. Le pari de l'éducation des conducteurs repose sur le postulat qu'il est possible, tout en enseignant quelque chose à quelqu'un, de développer des objectifs éducatifs.

Sa réussite repose également sur la capacité des enseignants à développer, face à leurs élèves, des compétences spécifiques dans le domaine pédagogique. La formation des enseignants de la conduite, centrée sur la méthodologie spécifique de la pédagogie par objectifs et sur la réussite à l'examen du BEPECASER, n'apporte pas ce type de repères pédagogiques aux enseignants. Elle est d'autre part en décalage avec les pratiques de terrain et le métier.

4.7. Le permis de conduire et les accidents des conducteurs novices

Le permis de conduire a toujours été considéré, dans le champ de la formation du conducteur, comme le principal vecteur d'évolution des pratiques pédagogiques.

Historiquement, l'épreuve du permis de conduire a d'ailleurs précédé la formation avant de la façonner. Toutes les évolutions apportées à l'examen sont censées rendre la formation plus performante. À force de l'entendre affirmer, les écoles de conduite se sont souvent contentées de préparer leurs élèves aux épreuves du permis de conduire. Dans le cadre d'objectifs visant la construction d'attitudes favorables à la sécurité routière, sachant que ces attitudes ne peuvent être mesurées à l'examen, cette correspondance entre formation et préparation à l'examen devient un frein au développement d'une formation adaptée. Il est sans aucun doute, dans ce domaine nécessaire de considérer que l'examen ne peut mesurer qu'une partie des acquis de la formation et qu'il convient de trouver d'autres moyens pour convaincre les enseignants d'aller au-delà du programme d'examen. Les tentatives pour intégrer dans le déroulement de l'épreuve pratique des éléments d'évaluation qui pourraient être indiscutables par rapport aux attitudes des candidats en situation ont d'ailleurs, et pourrions-nous dire tout naturellement, été peu convaincantes jusqu'à présent¹³. Ceux qui réussissent le plus facilement l'examen du permis de conduire restent trop souvent ceux dont les comportements sur la route seront parfois les plus problématiques : les plus jeunes, les hommes, ceux qui ont la meilleure maîtrise du véhicule.

Rien ne permet d'ailleurs de penser qu'une école de conduite qui axerait son travail sur l'éducation des conducteurs obtiendrait de meilleurs résultats au permis de conduire que celle qui continuerait à faire du bachotage. Et pourtant la première produirait une formation de bien meilleure qualité que la seconde¹⁴.

Au niveau de l'accidentologie, le nombre de tués sur les routes continue de décroître mais la surreprésentation des conducteurs novices jeunes tués dans les accidents reste cependant toujours aussi forte. Les résultats attendus ne sont donc toujours pas visibles. L'enseignement de la conduite tel qu'il est mis en œuvre n'apporte visiblement pas une contribution suffisante à la sécurité routière par rapport à la cible visée : les conducteurs sortant de formation¹⁵.

¹³La réforme de l'examen théorique menée en 2016 a voulu s'inscrire sur le même principe, à savoir mesurer des attitudes à partir d'un test (QCM) et influencer la formation initiale, avec tout naturellement un résultat pour le moins controversé.

¹⁴La mise en concurrence des écoles de conduite sur les seuls résultats au permis de conduire n'a donc pas beaucoup de sens pour évaluer la qualité de la formation au regard de ses objectifs éducatifs.

¹⁵L'évaluation de la formation du conducteur par rapport à la seule population des conducteurs novices jeunes (18–20 ans le plus souvent) et sur le seul critère de l'accidentologie, dans le temps court de l'après-formation peut être questionnée. Des bénéfices pourraient être mesurés sur des durées différentes ou en relation avec une formation qui concerne toutes les couches de la population, dans un lieu et un cadre communs, avec à la clef un même titre de conduite pour tous.

4.8. Les évolutions des véhicules

Les véhicules continuent de leur côté à évoluer de manière sensible. Ils n'améliorent plus leurs performances en termes de vitesse ou de puissance mais plutôt dans le domaine de la consommation de carburant ou de la sécurité. Les aides à la conduite facilitent la tâche du conducteur mais ne se substituent encore à lui que de manière ponctuelle et ne changent pas fondamentalement la nature de la relation entre le conducteur et le véhicule. Le conducteur du début du XXI^e siècle continue d'une certaine manière, comme celui du début du XX^e siècle, à piloter son véhicule. Il est néanmoins indéniable que le développement des aides à la conduite suit une courbe exponentielle et qu'elles ne tarderont pas à modifier en profondeur la relation conducteur/véhicule et par ricochet la relation entre l'enseignant de la conduite et l'élève-conducteur.

5. Un pari sur l'enseignant de la conduite comme vecteur d'éducation routière (depuis 2014)

5.1. Une prise en compte des recherches européennes

La pertinence des formations basées essentiellement sur la manipulation du véhicule et la maîtrise des situations de conduite a été contestée dès la fin des années 1990. Elle l'a été en premier lieu dans un projet de coopération (Gadget¹⁶) lancé par l'Union européenne autour de chercheurs et d'experts venant de huit pays [16]. Il devient alors évident, pour les auteurs de ce projet et pour la majorité des experts européens en matière de formation des conducteurs, « que des facultés psychomotrices et des fonctions physiologiques adéquates ne sont pas suffisantes pour rendre les performances du conducteur satisfaisantes et sûres » [17]. Il apparaît tout aussi évident pour eux de proposer un nouveau modèle pour l'apprentissage de la conduite, la formation des conducteurs et l'accompagnement de l'ensemble des usagers de la route. Les critiques faites à la formation, notamment son incapacité à influencer les comportements et les attitudes des conducteurs novices, sont ensuite confirmées et précisées, notamment par l'étude bibliographique VTI en 2003 : « Jeunes conducteurs novices, Éducation et formation des conducteurs » [18]. Ces différentes études sont alors suivies de projets visant à compléter les compétences des formateurs (Merit, 2004–2007) [19] ou encore à enrichir

¹⁶*Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology.*

l'approche pédagogique des apprenants, notamment en relation avec le coaching (Hermes, 2007–2010) [20].

Des préconisations précises concernant la formation dans les écoles de conduite sont également énoncées et relayées dans tous les pays européens, notamment dans le cadre des travaux de la Commission internationale des examens de la conduite automobile (CIECA), avec le soutien de la Direction Générale des Transports et de l'Énergie de la Commission européenne et avec les instances politiques des pays concernés. Même si leur prise en compte est plus tardive en France, elles y font également l'objet d'un consensus, avec à la clef, en 2007, la nécessité pour F. Chatenet de faire évoluer la formation [21] : « La thésaurisation de connaissances nouvelles dans ce domaine, l'évolution des modèles référents théoriques [. . .], appellent à une réforme du système français d'accès à la conduite ».

Les formations attendues doivent en premier lieu reconnaître le principe d'éducabilité comme pivot de toute formation des conducteurs. Ce principe est à l'opposé de l'idée selon laquelle un quelconque déterminisme pourrait conditionner les comportements sur la route et que l'éducation ne pourrait pas les influencer de manière positive. Ces formations devront ensuite s'appuyer sur une définition hiérarchisée de l'activité conduite et proposer une nouvelle matrice d'objectifs pédagogiques à destination des enseignants et des élèves conducteurs (matrice GDE). Il sera demandé aux enseignants d'adopter, outre le rôle de moniteur pour la technique de déplacement du véhicule et d'enseignant pour la matière conduite, une posture d'accompagnement et de coaching vis-à-vis de leurs élèves. Ce faisant, un véritable changement de paradigme est préconisé pour l'apprentissage de la conduite, avec un basculement d'une approche basée sur le comportementalisme vers une approche constructiviste et socioconstructiviste assumée. Ce changement touche également le métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, avec un rôle qui évolue, se rapproche de plus en plus de celui de formateur ou même d'animateur ou de coach, au-delà donc de la validation d'objectifs liés à la mise en œuvre d'un programme commun à tous les élèves. Cet enseignant est envisagé comme devenant de plus en plus le vecteur d'une transmission de valeurs utiles à la construction de comportements de conduite responsables, avec les savoirs relatifs à la conduite et les techniques liées à la manipulation des véhicules comme éléments d'une matière d'appui.

Dans cette optique, le système de formation et d'éducation proposé pour agir sur les comportements de conduite des conducteurs novices propose a priori une cohérence formelle entre la finalité des actions, les objectifs, les méthodes et les moyens d'action. Apprendre et changer deviennent des objectifs essentiels et coordonnés, dans une définition adaptée à l'activité, dans une mission d'éducation

des usagers de la route assurée par les enseignants de la conduite et de la sécurité routière, pendant la formation initiale elle-même mais aussi au-delà.

5.2. Les mesures pour modifier le système de formation des conducteurs en France

Différentes mesures ont été prises en France pour faire évoluer la formation des conducteurs et l'inscrire dans une perspective éducative : 1. la construction d'un nouveau référentiel pour l'éducation des conducteurs : Référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne (REMC), 2014 [22], 2. la construction de nouveaux programmes de formation pour les différentes catégories de permis de conduire et de nouveaux livrets d'apprentissage pour les apprenants, 3. la refonte complète du système de formation des enseignants de la conduite (2015).

Le REMC s'adresse à l'ensemble des acteurs de l'éducation, au-delà des seuls enseignants de la conduite. Il fixe comme « objectif général d'amener tout usager de la route à la maîtrise de compétences en termes de savoir-être, savoirs, savoir-faire et savoir-devenir ». La définition de la compétence se fait notamment en référence à Le Boterf [23], « comme la mobilisation ou l'activation de plusieurs savoirs, dans une situation et un contexte donnés. L'approche par compétence dans le REMC se conjugue en référence à la matrice GDE (*Goals for Drivers' Education*), sachant que plusieurs pays européens ont déjà amélioré, sur ce principe, leur système de formation et d'examen ». Un principe qui, pour les auteurs, permet d'impulser une modification en profondeur des démarches éducatives visant à réduire le risque accidentel des usagers de la route [22]. Les méthodes, moyens et cheminements pédagogiques restent de la responsabilité des enseignants et doivent être adaptés à chaque apprenant. L'approche par compétence dans le REMC intègre et complète la pédagogie par objectifs. La compréhension des situations de conduite complexes et la prise de conscience du processus de l'action de conduite s'inscrivent, dans le REMC, en complément de la maîtrise du véhicule en situation, comme des éléments concrets d'action, dans une perspective sous-jacente de changement et de développement personnel d'attitudes favorables à la sécurité.

Les programmes de formation des différentes catégories de permis de conduire sont issus du REMC. Ils veulent donner une vue exhaustive des compétences qu'un conducteur responsable doit acquérir pour ne pas mettre sa sécurité et celle des autres en danger¹⁷. Pour le permis B, le livret d'apprentissage décline 4 compétences globales

¹⁷Livret d'apprentissage, préambule.

et 30 compétences. Pour chacune de ces compétences, l'enseignant décline une suite de questionnements destinés à faire comprendre à l'apprenant les raisons d'adopter le comportement attendu, les procédures, les risques mais aussi les influences et les pressions qui peuvent s'exercer sur lui en tant que conducteur.

Les changements qui touchent la formation des enseignants de la conduite sont importants. Le titre professionnel Enseignant de la conduite et de la sécurité routière (ECSR) se substitue au BEPECASER, avec comme ministère de tutelle le ministère du travail. Ce titre professionnel est en gestation depuis 2009 suite à un Comité interministériel de la sécurité routière qui précisait que l'État se doit de créer une véritable filière professionnelle pour les enseignants de la conduite, entérinant les demandes faites par les organisations professionnelles depuis plusieurs années pour réformer la formation des enseignants. Le titre professionnel ECSR est reconnu au niveau III¹⁸. Il se veut davantage en lien avec le métier à partir d'une définition de deux activités types pour l'enseignement de la conduite : Former des apprenants conducteurs par des actions individuelles et collectives, dans le respect des cadres réglementaires en vigueur ; sensibiliser l'ensemble des usagers de la route à l'adoption de comportements sûrs et respectueux de l'environnement. La durée de formation est fixée à 910 heures minimum, avec deux stages en entreprises de 140 heures chacun. Les modalités de formation sont très différentes de celles du BEPECASER pour des objectifs singulièrement plus étendus et des enjeux dépassant le cadre de la seule formation initiale. La sensibilisation de l'ensemble des usagers de la route à l'adoption de comportements sûrs et respectueux de l'environnement, intégrée au titre professionnel, est une opportunité pour voir les enseignants de la conduite obtenir une reconnaissance qui dépasse le cadre du seul enseignement de la conduite.

5.3. L'adéquation entre ces mesures et les préconisations européennes

Revendiquant une filiation directe et exclusive avec les préconisations européennes en matière d'éducation des conducteurs, l'approche générale développée dans le REMC s'en éloigne pourtant quelque peu. La définition de la compétence qu'elle propose reste floue¹⁹. Il n'est pas précisé si elle est envisagée en relation avec une conduite observable dans une situation ou une classe de situation (vision comportementaliste de la compétence) ou comme une capacité permettant de produire un nombre indéfini

de conduites adéquates en relation avec les situations rencontrées (vision constructiviste de la compétence). La compatibilité et la complémentarité, au sein d'un système destiné à éduquer les usagers de la route, entre la pédagogie par objectifs, l'approche par compétences et les références au constructivisme posent d'autre part également problème, comme l'avait déjà montré C. Raiski [24] : la traduction du désir d'une opérationnalisation des compétences dans le recours à la pédagogie par objectifs, aux capacités blooméennes, est antinomique avec le caractère intégratif des compétences. Malgré ces quelques critiques ce nouveau référentiel affirme clairement l'intention de voir la formation des conducteurs et plus largement l'ensemble des actions de formation et de sensibilisation en faveur des usagers de la route s'inscrire dans un cadre éducatif cohérent.

La lisibilité des programmes et des méthodes destinées à être mises en œuvre par les enseignants est également quelque peu affectée par cette volonté de concilier des modèles reposant sur des principes parfois opposés. Les programmes de formation construits à partir du REMC ne sont pas fondamentalement différents des programmes précédents. Les modalités de construction des compétences pendant la formation, avec la place laissée à l'auto-évaluation, reprennent les éléments issus de la matrice GDE, mais sans véritablement les avoir rendus opérationnels et compréhensibles, adaptés aux enseignants et aux apprenants.

La réforme de la formation des enseignants était indispensable. L'adjonction de la partie en lien avec la sensibilisation de l'ensemble des usagers aux risques ouvre des pistes d'action intéressantes, notamment dans la perspective d'un élargissement des missions des enseignants. Elle permet donc de compléter les compétences des formateurs pour les mettre en position de sortir de la voiture, d'intervenir dans d'autres lieux et face à d'autres publics dans la posture de coaching attendue pour agir sur les comportements.

Le cadre permettant aux enseignants de la conduite d'évoluer pour pouvoir assurer les missions attendues et même aller au-delà est donc, surtout s'il s'inscrit dans une perspective d'évolution en cours d'action, globalement en place. On peut même observer, que de manière spécifique en France, l'intégration de la sensibilisation aux risques routiers dans les programmes de formation du titre professionnel permettrait aux enseignants de la conduite d'avoir la légitimité pour prendre comme cibles les publics traditionnellement pris en compte par les associations et les préventeurs et comme clients les écoles et les entreprises. L'enseignant de la conduite et de la sécurité routière devient donc, tout au moins potentiellement, un interlocuteur potentiel pour l'ensemble des missions du continuum éducatif de sécurité routière, dans une posture

¹⁸Niveau IV pour le BEPECASER.

¹⁹Peut-être est-ce plus fondamentalement le concept même de compétence qui reste imprécis.

de coach, pouvant apporter une expertise pédagogique avec les enfants, les adultes et les seniors, pouvant aussi concurrencer les intervenants habituels, notamment issus des associations (automobile-club, prévention routière) et du monde de la prévention²⁰. Cette perspective est sans conteste très attirante pour les enseignants de la conduite, est-elle pour autant réaliste dès aujourd'hui ?

5.4. Le contexte de mise en œuvre des évolutions de la formation

Le contexte de mise en œuvre de ces évolutions majeures et essentielles n'est cependant pas particulièrement favorable, pour trois raisons au moins : 1. La fragmentation et la fragilité des écoles de conduite, 2. Le niveau de formation initial des enseignants de la conduite et des formateurs de formateurs, 3. Les inquiétudes à propos d'une « ubérisation » de la profession, alliées à un déficit d'image et à des pressions sur les prix du permis de conduire

Le secteur de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière crée depuis près de dix ans des emplois (Association nationale pour la formation automobile – ANFA, 2016). Il est même le plus dynamique de la branche de l'automobile avec plus de 27 000 salariés en 2015 contre 21 779 en 2007 (75 % des personnes employées sont des enseignants de la conduite). Le nombre d'entreprises du secteur est estimé à 10 800. Près de 44 % d'entre elles n'emploient aucun salarié (41 % en 2007). Seules 4 % d'entre elles emploient plus de 10 salariés. Les nombreuses créations d'entreprises sont certes en lien avec un accroissement du volume d'activité mais il est à craindre qu'elles le soient surtout en relation avec la simplification de l'accès à la profession et le développement des entreprises zéro salarié, les plus nombreuses aujourd'hui, les moins rentables et les plus fragiles en l'occurrence.

La mission d'éducation intégrée à un cursus d'enseignement est déjà d'ordinaire d'une complexité extrême. Elle l'est ici d'autant plus qu'elle repose sur des enseignants dont le niveau de formation est faible, dont les rémunérations le sont tout autant, dont les perspectives de carrières sont limitées. Des enseignants qui œuvrent majoritairement au sein de très petites structures, très peu rentables, à l'avenir incertain et qui ne peuvent pas véritablement investir dans la formation continue de leurs salariés. Demander aux enseignants de la conduite d'évoluer et de transformer leurs pratiques pédagogiques est à ce titre une gageure. L'arrivée des nouveaux diplômés pourrait

changer la donne à moyen terme, mais sans certitude, surtout dans le contexte économique et social actuel. Le titre professionnel est lui-même aujourd'hui administré par des formateurs de formateurs (BAFM) dont la formation initiale n'a pas encore été modifiée, qui n'ont pas forcément développé de compétences spécifiques dans le domaine de la sensibilisation aux risques alors même qu'ils sont garants de la formation des titres professionnels. Ils doivent d'autre part répondre à un véritable défi, à savoir faire en sorte que plus de 1 000 nouveaux enseignants soient diplômés chaque année, des enseignants qui auront des compétences élargies et qui, dans l'optique des objectifs d'un titre professionnel, devront être directement employables, prêts à exercer le métier.

Les évolutions législatives en cours, notamment avec les lois de libéralisation de l'économie, laissent d'autre part craindre une forme d'ubérisation de la profession. La tentative récente de mettre en place des plates-formes permettant aux élèves d'accéder directement à la formation, sans l'intermédiaire d'une école de conduite physique, en mobilisant des enseignants au statut précaire d'autoentrepreneurs, en est un exemple. Si le modèle économique actuel de ces plates-formes ne semble pas viable, elles contribuent à déstabiliser davantage encore le secteur de l'enseignement de la conduite. Elles prospèrent d'autant plus facilement qu'elles promettent une baisse importante et immédiate des prix du permis de conduire, une baisse qu'elles ne savent pour l'instant pas assurer mais qui suffit à leur donner une image positive, relayée dans la presse et dans le grand public.

Il est à craindre que ces éléments de contexte créent des difficultés majeures par rapport à la transformation du métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, qu'ils suscitent aussi des résistances internes aux entreprises et individuelles chez les enseignants en place et beaucoup de scepticisme, autant au niveau des pouvoirs publics que parmi les intervenants traditionnels en matière de prévention. Dans ce domaine, les écoles de conduite et les enseignants de la conduite ont donc tout à prouver, notamment par rapport à leur capacité à évoluer de manière aussi fondamentale.

6. Conclusion

Tout en étant récent, le métier de celui qui est en charge d'assurer la formation des conducteurs n'a cessé d'évoluer. En rapport avec l'acquisition d'une technique de conduite permettant de déplacer un véhicule automobile, il a en premier lieu été exercé par un moniteur de conduite, sans qu'il soit initialement véritablement question de sécurité routière. Le nombre d'accidents de la route ne cessant

²⁰Les associations et le secteur de la prévention des risques en entreprises emploient déjà aujourd'hui des enseignants de la conduite mais pour des missions autres que celles liées à la formation initiale des conducteurs.

d'augmenter, le métier s'est alors transformé pour intégrer une matière d'enseignement, toujours en lien avec la technique de conduite, mais présentée dorénavant dans une optique de sécurité routière. L'enseignant de la conduite et de la sécurité routière a ainsi été pendant plus de 25 ans le garant d'un système qui devait contribuer à faire évoluer les comportements de conduite des conducteurs novices mais qui n'a concrètement pas obtenu les résultats escomptés.

L'enrichissement progressif des connaissances sur le risque routier, à la fin des années 1990, tout particulièrement à partir de la prise en compte des résultats d'un corpus de recherches européennes, a permis de mieux définir les contours de formations qui contribueraient à réduire de manière significative le sur-risque des conducteurs novices. Les systèmes de formation ont donc progressivement été adaptés. Ils s'appuient aujourd'hui sur une vision constructiviste de l'apprentissage, reconnaissent une définition hiérarchisée de l'activité de conduite et intègrent les éléments constitutifs de la matrice GDE dans leurs référentiels, à l'exemple du REMC.

L'enseignant de la conduite et de la sécurité routière qui avait remplacé le moniteur d'auto-école doit donc aujourd'hui à nouveau évoluer, notamment en construisant des compétences en lien avec l'accompagnement et le coaching pour se donner les moyens d'agir sur les attitudes des élèves. Cette évolution fondamentale porte sur l'essence même du métier et éloigne encore davantage l'enseignant de l'activité initiale du moniteur de conduite, une activité qui, de par l'évolution des véhicules, pourrait de toute manière disparaître à moyen terme. Le caractère principal du métier, à savoir le face-à-face pédagogique dans la voiture, reste encore provisoirement d'actualité. Il est cependant de moins en moins essentiel par rapport à la construction de comportements sûrs. Il devra peut-être même, alors qu'il occupe aujourd'hui encore l'essentiel du temps de travail de l'enseignant de la conduite [8], devenir une activité non essentielle sinon annexe. Le développement en cours d'outils de simulation performants ou d'environnement dans lesquels les apprentis-conducteurs circuleraient en toute autonomie et sans risque pourrait accélérer ce mouvement²¹.

Les transformations indispensables du métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière sont néanmoins singulièrement complexifiées par un contexte économique, social et politique qui ne favorise pas l'engagement des écoles de conduite dans la formation des enseignants ni même la motivation des enseignants eux-mêmes à évoluer.

²¹ Il ne s'agit pas d'un retour en force des formations sur piste mais plutôt de la mobilisation d'aires de manœuvre avec des environnements présentant les caractéristiques de l'environnement routier et permettant aux élèves de conduire en autonomie.

Ces transformations sont pourtant essentielles à la survie d'un métier qui, pour pouvoir répondre à l'injonction paradoxale de proposer une formation au permis de conduire plus courte, moins chère et plus sûre doit pouvoir agir en amont et en aval, notamment dans le cadre du continuum éducatif de sécurité routière et plus spécifiquement au niveau du post-permis. Elles sont également essentielles pour pouvoir répondre à l'ensemble des demandes de la société en faveur de la maîtrise des risques routiers, de l'éco-conduite et de la mise en œuvre de conduites éco-responsables. Elles offrent même aux enseignants et aux écoles de conduite des perspectives d'avenir fortes par rapport à l'ensemble des problématiques liées aux déplacements, à condition de savoir investir le champ plus large de la mobilité, dans une perspective d'apprentissage et d'évolution des comportements.

Ces transformations suscitent néanmoins des doutes forts sur la capacité de la profession à relever les défis de la formation continue de leurs personnels et du développement d'offres crédibles dans le champ de la formation et de la sensibilisation de l'ensemble des usagers aux risques routiers. Tout en étant nécessaires à la survie du métier mais surtout essentielles en termes de prévention, ces transformations reposent donc sur un pari, avec un risque d'échec non négligeable. Ce que les enseignants de la conduite ne sauront pas faire en matière de prévention des risques chez les conducteurs novices mais aussi pour l'ensemble des publics d'autres acteurs devront le faire, en développant les compétences nécessaires, sans doute en dehors du cadre aujourd'hui encore réglementé de l'école de conduite, en vertu du principe de pertinence mais aussi par nécessité.

Sans évolution rapide et majeure, parce que quasi inopérant sur le risque et inutile au regard des véhicules autonomes qui entreront demain en circulation, le métier d'enseignant de la conduite pourrait alors se voir relégué au rang de métier à caractère transitoire : une parenthèse dans une forme de relation de l'homme à l'outil automobile qui n'a pas su dépasser le stade de la simple prise en main du véhicule et avoir une influence positive sur les comportements de conduite, contribuant ainsi à diminuer la surreprésentation des conducteurs novices dans les accidents.

Références

1. Comité des constructeurs français d'automobiles (2016) L'industrie automobile française, Analyses et statistiques. 98 p. Récupéré le 10 mai 2017, à partir de <http://www.ccf.fr/IMG/pdf/ccfa-fr-web.pdf>
2. Levi-Strauss, C (1971) *L'homme nu*. Plon. 611 p.
3. Dessus, P (2008) Qu'est-ce que l'enseignement ? Quelques conditions nécessaires et suffisantes de cette activité. *Revue française de pédagogie* 164 : 139–158

4. Freud, S (1939) Analyse terminée et analyse interminable. *Revue française de psychanalyse* XI(1) : 33
5. Hernja, G (2005) *Modes de raisonnement, représentations de la conduite et relations aux risques chez des formés impliqués dans des situations d'apprentissage de la conduite d'un véhicule à moteur*, thèse de doctorat en Sciences de l'éducation, sous la direction de P. Higelé. 630 p. <http://www.theses.fr/2005NAN21004>
6. Hernja, G (2007) Approche cognitive des comportements des élèves des écoles de conduite face à des situations d'apprentissage. *Recherche Transport Sécurité* 97 : 271–282.
7. Hernja, G, Higelé, P (2008) La compréhension des situations de conduite et les prises de risques chez les conducteurs novices jeunes. *Recherche Transport Sécurité* 98 : 13–37.
8. Hernja, G, Higelé, P, Sieffer, N (2011) Analyse qualitative des pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite, *Recherche Transport Sécurité* 27 : 19–33.
9. Hernja, G, Higelé, P, Sieffer, N (2012) *Analyse des activités pédagogiques des enseignants de la conduite des secteurs associatifs*. Fondation MAIF, FARE, DSCR, DREAL Lorraine. 67 p. www.fondation-maif.fr/pièces-jointes/rapport-final-epcc-asso.pdf
10. Orselli, J (2009) *Usages et usagers de la route : Mobilités et accidents, 1860–2008*. Récupéré le 7 mars 2017, à partir de <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000658.pdf>
11. Vallin, J, Chesnais, JC (1975) Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953. *Population* 30(3) : 443–478.
12. Reboul, O (1981) *La philosophie de l'éducation*. Paris : Puf, 128 p.
13. Verré, J (1998) *Formation des usagers de la route et des conducteurs : rapport au ministre de l'équipement, des transports et du logement*. La Documentation française, 350 p.
14. Bouteillier, J, Labruyère, C (2009) *La refonte de la filière de formation professionnelle des enseignants de la conduite et de la sécurité routière*, www.cereq.fr/cereq/netdoc58.pdf
15. Programme national de formation à la conduite (1996) *Programme national de formation à la conduite*. Ministère de l'Équipement, du Transport et du Tourisme. La Documentation Française.
16. Bfu Report (1999) *Formation et évaluation du conducteur; Résultats du projet européen Gadget*, Berne : Stefan Siegrist éd. : 199 p.
17. Hattaka, M *et al.* (1999) Théories et objectifs des mesures d'éducation et de formation. *bfu report* : 18.
18. Engstrôme, I, Gregersen, NP (2003) *Rapport VTI 491A, Jeunes Conducteurs novices, Éducation & formation du conducteur*, Étude bibliographique. 138 p.
19. Sanders, N (2004) *Résultats de l'enquête menée dans le cadre du projet MERIT de l'UE : normes relatives aux moniteurs d'auto-école en Europe* : 40 p.
20. Hermes (2010) *UE Hermes project. High impact approach for Enhancing Road safety through More Effective communication Skills*. 102 p. Web Info : www.alles-fuehrerschein.at/HERMES
21. Chatenet, F (2007) Éditorial. *Recherche Transport Sécurité* 97 : 269.
22. REMC (2014) *Arrêté du 13 mai 2013 relatif au référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne*. Ministère de l'intérieur. Récupéré le 5 février 2017, à partir de <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT>
23. Le Boterf, G (1995) *De la compétence, essai sur un attracteur étrange*. Paris. Éditions d'organisations : 176 p.
24. Raïski, C (1999) *Complexité et didactique*. Édition permanente. n°139. pp 37–64.