



HAL
open science

La refonte de la filière de formation professionnelle des enseignants de la conduite et de la sécurité routière

Jacques Bouteiller, Chantal Labruyère

► To cite this version:

Jacques Bouteiller, Chantal Labruyère. La refonte de la filière de formation professionnelle des enseignants de la conduite et de la sécurité routière. [Rapport de recherche] Net.Doc 58, Laboratoire d'économie et sociologie du travail (LEST); Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Céreq). 2009, pp.153. hal-03215676

HAL Id: hal-03215676

<https://hal.science/hal-03215676>

Submitted on 3 May 2021

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

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



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

La refonte de la filière de formation professionnelle des enseignants de la conduite et de la sécurité routière

Jacques Bouteiller

Laboratoire d'économie et de sociologie du travail (LEST/CNRS), Aix-en-Provence

Centre associé régional du Céreq

jacques.bouteiller@univmed.fr

Chantal Labruyère

Céreq

10 place de la Joliette

BP 21321 Marseille Cedex 02

labruyere@cereq.fr

Ce document est présenté sur le site du Céreq afin de favoriser la diffusion et la discussion de résultats de travaux d'études et de recherches. Il propose un état d'avancement provisoire d'une réflexion pouvant déboucher sur une publication. Les hypothèses et points de vue qu'il expose, de même que sa présentation et son titre, n'engagent pas le Céreq et sont de la responsabilité des auteurs.

Novembre 2009

Cette étude, comme précisé dans la convention DSCR/Céreq du 9 août 2006, visait à **approfondir les hypothèses d'évolution de la filière de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routières (art 1).**

Elle s'inscrivait dans la continuité du travail réalisé par le LEST/CNRS en 2005 pour explorer les évolutions de l'emploi dans le secteur de la sécurité routière, qu'il s'agisse des activités liées à l'apprentissage de la conduite automobile ou plus largement de celles liées au développement des politiques d'éducation à la sécurité routière. Plusieurs scénarii d'évolution avaient été proposés.

Le Céreq avait pour mission d'accompagner le ministère des Transports dans la traduction des orientations retenues en propositions plus concrètes. En parallèle, il devait doter le ministère d'une meilleure connaissance de l'appareil de formation actuellement mobilisé en procédant à un état des lieux quantitatif et qualitatif.

Les deux volets ont été menés en parallèle, dans le cadre d'un partenariat avec le LEST/CNRS, centre associé au Céreq en Paca :

- l'étude de faisabilité d'un élargissement du partenariat public pour l'élaboration d'une filière de formation renouvelée ;
- la réalisation de l'état des lieux de l'appareil de formation.

Ce rapport traitera donc successivement de ces deux volets, qui constituent les deux parties (inégaux en volume) du rapport.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
----------------	---

Partie I : L’approfondissement des hypothèses de partenariat avec d’autres certificateurs publics pour la refonte de la filière de formation professionnelle des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.....5

1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC FONDANT LES HYPOTHÈSES D’ÉVOLUTION	7
1.1. Les évolutions du champ des métiers de la sécurité routière	7
1.2. L’évolution du paysage des certifications professionnelles	8
2. RAPPEL DES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL POUR RÉNOVER LA FILIÈRE	9
2.1. Une filière à trois niveaux	9
2.2. Un partenariat interministériel à imaginer	10
2.3. Une diversification des voies d’accès et une modularisation des diplômes	11
3. À L’ISSUE DES CONSULTATIONS DES HYPOTHÈSES SONT CONFORTÉES, D’AUTRES ÉCARTÉES.	12
3.1. Sur le schéma d’une filière à trois niveaux	12
3.2. Sur le partenariat à construire avec d’autres certificateurs.....	13
3.3. La modularisation des diplômes, pour développer l’alternance et la validation des acquis.....	15
4. QUELLES ÉTAPES RESTE-T-IL À FRANCHIR POUR QUE LE PROJET SOIT MIS EN ŒUVRE ?	17
4.1. Obtenir un accord de principe de l’Éducation nationale	17
4.2. Désigner la CPC portant le projet et y présenter un dossier d’opportunité.....	17
4.3. Produire le référentiel d’activité et de compétences, puis le référentiel de certification	18
4.4. Produire le règlement d’examen et les modalités d’accès par VAE et définir le vivier d’alimentation de la mention complémentaire.....	18

PARTIE II : Les centres de formation aux métiers de l’enseignement de la conduite et de la sécurité routière : état des lieux et opinions.....19

INTRODUCTION - PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE DE L’ÉTUDE	21
--	-----------

1. LES CENTRES DE FORMATION : L’ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE PRÉCAIRE D’UNE ACTIVITÉ « SAISONNIÈRE »	27
1.1. Les ressorts de la création ou de la reprise d’un centre de formation.	27
1.1.1. Les centres « intégrés » dans des ECSR.	28
1.1.2. Les centres « indépendants ».....	29
1.2. La gestion économique d’une activité d’enseignement « saisonnière ».....	31
1.2.1. Les particularités de la formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.	31
1.2.2. Gérer la saisonnalité, gérer les aléas : l’entreprise flexible.....	35

2.	LES PUBLICS DES CENTRES DE FORMATION : SÉLECTION ET MODES DE FINANCEMENT	50
2.1.	Caractéristiques socio-démographiques des élèves : des classes plus jeunes et tendant vers la parité ?	50
2.2.	Les niveaux d'études des élèves : la moitié des entrants dans la filière BEPECASER n'ont pas le baccalauréat.	51
2.3.	Les modes de prise en charge des coûts de la formation pour les stagiaires.....	55
2.3.1.	Le constat statistique.....	55
2.3.2.	Les financements publics de la formation aux métiers de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière : entre opportunité et contrainte pour les centres.....	56
2.3.3.	Les contrats de professionnalisation et leurs limites : charge ou investissement pour l'employeur ?	62
2.4.	De la sélection des élèves à l'accès à l'emploi d'ECSR	66
2.4.1.	La sélection à l'entrée en formation.....	67
2.4.2.	La sélection en cours de formation et par l'examen.....	69
2.4.3.	Des débouchés immédiats pour les diplômés.....	69
3.	LE PROJET ET LES CONTENUS PÉDAGOGIQUES : LES CENTRES ENTRE CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES ET CRITIQUES CONSTRUCTIVES	71
3.1.	L'animation des équipes et le projet pédagogiques : de faibles ouvertures vers l'extérieur de la profession, des enseignants « isolés ».	71
3.2.	Les limites de la formation théorique des ECSR	77
3.3.	L'organisation de la formation pratique et les conditions d'une alternance réussie	82
3.3.1.	La formation pratique en centre de formation.....	82
3.3.2.	Les stages en entreprise.....	83
3.3.3.	Les stages en organismes de sécurité routière.....	88
3.4.	La nécessité du mémoire interrogée.....	90
3.5.	L'examen et la question de l'évaluation des candidats.	93
3.6.	Le contrôle des centres de formation : peu de suivi ni d'évaluation pédagogique ?.....	95
4.	LES OPINIONS DES FORMATEURS ET DES EXPLOITANTS DE CENTRES DE FORMATION SUR L'ÉVOLUTION DE LA FORMATION D'ENSEIGNANT DE LA CONDUITE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	98
4.1.	Quel métier de moniteur pour quel permis de conduire ?	98
4.2.	La durée et l'étalement de la formation BEPECASER : l'organisation de l'alternance en question.	100
4.3.	Quelle architecture de diplômes ?	105
4.3.1.	Bac professionnel et formation initiale à la sécurité routière.....	106
4.3.2.	Un diplôme intermédiaire est-il nécessaire ? Et le BAFCRI ?.....	107
4.3.3.	Le BAFM et la licence professionnelle de sécurité routière	108
4.4.	Prendre place dans le continuum éducatif ?	111
5.	CONCLUSION	117
	SIGLES.....	121
	ANNEXES	123

**Partie I : L'approfondissement des hypothèses
de partenariat avec d'autres certificateurs
publics pour la refonte de la filière de
formation professionnelle des enseignants de la
conduite et de la sécurité routière**

Chantal Labruyère (Céreq)

1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC FONDANT LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

1.1. Les évolutions du champ des métiers de la sécurité routière

Pour nourrir les réflexions sur une refonte globale de la filière de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière, la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) a investi dans plusieurs études indispensables pour disposer de données socio-économiques sur ce secteur professionnel et explorer les évolutions de l'emploi, dans les activités liées à l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur (préparation au permis de conduire), mais aussi dans celles plus larges liées au développement des politiques d'éducation à la sécurité routière de tous les usagers de la route :

L'étude socio-économique menée avec un laboratoire de l'université de Marne-La-Vallée, a permis de confirmer la fragilité du secteur des écoles de conduite et de la sécurité routière, soumis à des charges fixes lourdes : 55 % des entreprises seraient fragiles et à peine 30 % seraient structurellement profitables. Ce constat est à mettre en rapport avec la part importante de très petites structures (près de 50 % n'ont qu'un seul enseignant), et la faible diversification de leurs activités (55 % ne font que du permis B). La situation est pourtant loin d'être homogène, des configurations d'entreprises assez opposées ayant pu être mises en évidence : en effet si près de 30 % des entreprises sont mono-activité avec un seul enseignant (type 1), à l'autre extrême environ 7 % des entreprises ont diversifié leur activité dans plusieurs directions et emploient plus de 3 salariés (types 4 et 5).

L'étude a pu établir également que la stratégie de diversification des activités permettait d'améliorer la rentabilité, celle-ci pouvant également progresser en cas de spécialisation sur certains publics particuliers (personnes handicapées, seniors...) pour les entreprises qui ne font que du permis B, cette stratégie étant qualifiée de « prometteuse » par les auteurs.

Pour le troisième groupe (type 4 et 5), l'élargissement de l'activité aux permis C et D leur ouvre l'accès à un marché de professionnels avec lesquels ils peuvent développer des prestations d'une autre nature que la préparation aux permis de conduire.

Cette étude confirme donc à la fois la relative étroitesse de l'espace d'activité professionnelle d'une majorité d'enseignants, condamnés à délivrer à la chaîne des leçons de conduite et de code de la route à de jeunes apprentis conducteurs, et l'élargissement du champ d'intervention d'un nombre significatif d'entre eux, soit vers des activités d'éducation à la sécurité routière auprès de différents types de publics (élèves, salariés utilisant des flottes d'entreprises, seniors...), parfois intégrées dans des dispositifs d'accès au permis de conduire pour des publics en insertion, soit vers des activités de formation continue des professionnels de la route.

L'étude exploratoire menée en Paca sur les « métiers et filières de formation de la sécurité routière » par un laboratoire du CNRS¹, en collaboration avec le CEREQ, met en lumière de son côté la relative étanchéité du « monde de la sécurité routière », à dominante associatif et institutionnel et du monde des « professionnels des auto-écoles » relevant du secteur marchand.² Elle attire l'attention sur le fait que les activités liées à l'éducation à la sécurité routière, en développement significatif, ne génèrent que très peu d'emplois pérennes, l'appel au bénévolat restant très important dans ce secteur, à l'exception des actions conduites pour le compte de grandes entreprises (budgets de la formation continue) ou de celles émergeant sur les budgets consacrés aux politiques d'insertion sociale et professionnelle des publics éloignés de l'emploi. Elle fait le constat que « les auto-écoles n'étaient ni sollicitées pour intervenir sur ce nouveau champ d'activités en

1 LEST/CNRS, laboratoire d'économie et de sociologie du travail de l'université de la méditerranée

2 A l'exception d'une nouvelle catégorie d'auto-écoles associatives ou coopératives, relevant donc de l'économie sociale, dont « l'objectif est d'utiliser le permis de conduire comme outil d'insertion sociale et professionnelle pour un public en difficulté ». La fédération FARE, créée en 1998, regroupe aujourd'hui une cinquantaine de ces d'auto-écoles sociales, estimées à un peu plus d'une centaine d'après le fichier RAFAEL (soit 1 % des auto-écoles enregistrées).

sécurité routière, ni prompts à s'y engager, surtout lorsque les prestations requises n'est pas placée sur leur marché mais implique plutôt une quête de financement public³ ».

Elle souligne en parallèle le manque de lisibilité (et donc de reconnaissance) des compétences des « moniteurs d'auto-écoles », en matière d'éducation à la sécurité routière, au sein des institutions ayant en charge cette éducation et en particulier au sein de l'Éducation nationale. Et cela malgré la loi Gayssot (18 juin 1999) qui leur reconnaît une compétence quasi exclusive en matière d'enseignement de la sécurité routière (« Nul ne peut être autorisé à enseigner, à titre onéreux, la conduite des véhicules terrestres à moteurs d'une catégorie donnée et la sécurité routière s'il ne satisfait pas aux conditions suivantes 3/être titulaire de l'un des diplômes dont la liste est fixé par décret en Conseil d'État⁴ »).

Dans le même temps les auteurs s'interrogent sur la réalité du travail fait auprès des élèves au sein de l'Éducation nationale, dans le cadre du continuum éducatif : « si les dispositifs d'évaluation des élèves (APER, ASSR⁵) sont bien en place, l'organisation de l'éducation à la sécurité routière – qui se voudrait transversale, mais ne l'est pas- tarde à s'y mettre véritablement ; au risque, avéré et non anecdotique - que le travail de fond sur les comportements (niveaux 3 et 4 de la matrice Gadget) soit sacrifié au profit immédiat d'une activité de préparation à un examen codifié sanctionnant plutôt des connaissances que des compétences et des comportements sociaux⁶. »

Enfin, l'étude qualitative confirme les constats établis à partir de l'étude économique sur la faible diversification de l'activité des écoles de conduite : « la grande majorité des enseignants de la conduite et de la sécurité routière reste cantonnée dans son métier de base : la préparation aux permis de conduire (motos, auto poids lourd), que ce soit sous sa forme classique ou sous la forme conduite accompagnée (AAC). Le BSR⁷, un des nouveaux produits du continuum éducatif ne constitue pour la plupart d'entre elles qu'un petit élargissement de leur activité⁸. Elle met cependant en lumière l'aspiration de nombre d'entre eux « à progresser dans leur profession, à améliorer leur pédagogie et leurs connaissances ». Pour les auteurs, « l'élargissement des compétences est aussi une voie possible pour rompre avec la monotonie du métier de base, pour diversifier son marché et pour accéder à quelques formes de reconnaissance sociale⁹. »

1.2. L'évolution du paysage des certifications professionnelles

Les transformations successives introduites dans le système de certification en France, avec notamment le développement dans les années 80 d'une offre de formation continue « homologuée » débouchant sur des certifications reconnues, étalonnées à l'aune des diplômes de formation initiale de l'Éducation nationale (nomenclature des niveaux de formation), puis avec le développement d'une offre de certifications paritaires de branche (les CQP) dans les années 90, ont conduit le législateur à mettre en place¹⁰ en 2002 un organisme de régulation de l'offre, la Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP), et à la doter d'un Répertoire national des certifications professionnelles (RNCP). L'introduction, par cette même loi, d'un nouveau droit à la validation des acquis de l'expérience (VAE), dont le champ a été circonscrit aux certifications inscrites au RNCP, a conduit les certificateurs privés à rechercher systématiquement cette inscription, en déposant des dossiers d'enregistrement pour chacun de leurs titres.

Au niveau des ministères certificateurs¹¹ deux situations coexistent par rapport à l'inscription au Répertoire :

- ceux qui se sont dotés d'instances consultatives pluripartites¹² (État dans ses différentes composantes, personnes qualifiées et partenaires sociaux) pour gérer leur offre de diplôme, telles que les

3 Idem, p. 94.

4 Il s'agit du BEPECASER et des diplômes équivalents, dont les versions antérieures du BEPECASER (CAPAC..) et certains certificats du ministère de la Défense.

5 Attestation de première éducation à la route, Attestation scolaire de sécurité routière.

6 Jacques Bouteiller, Christèle Dondeyne « métiers et filières de formation à la sécurité routière : une analyse en Paca », nov 2005, p. 69.

7 Brevet de sécurité routière.

8 Idem, p 94.

9 Idem, p. 90.

10 Loi de modernisation sociale du 17 janvier 2002.

11 Leur nombre est plus important qu'on le pense parfois : Éducation nationale, Emploi, Agriculture, Santé, Action sociale, Jeunesse et Sports, Culture, Défense, Transports ...

Commissions professionnelles consultatives (ou CPC), voient leurs diplômes inscrits « de droit » au Répertoire.

- ceux qui n'ont pas organisé cette concertation selon ce modèle, et qui doivent en passer par une demande d'inscription, examinée par la CNCPC, cet examen pouvant porter à la fois sur l'opportunité du diplôme proposé (vérification qu'il débouche vraiment sur des emplois identifiables et qu'il est complémentaire de certifications existantes) et sur la qualité de son référentiel d'activité et de certification.

Actuellement le ministère des Transports (comme celui de la Défense ou de la Culture) ne dispose pas d'une Commission professionnelle consultative (CPC) et les quelques diplômes qu'il gère (soit sur le champ du transport maritime, soit sur celui de la sécurité routière) doivent donc faire l'objet d'une instruction avant enregistrement au RNCP. Cet enregistrement n'est donc pas automatique, comme en témoigne l'avis défavorable au BEPECASER émis par la CNCPC de décembre 2006.

La nécessité de mieux réguler l'offre de certification, pour la rendre plus lisible à la fois aux professionnels de l'orientation mais aussi au grand public, conjuguée à l'effort de rationalisation des dépenses liées à la mise en œuvre des formations correspondantes, demandé à chacun des grands certificateurs, conduit aujourd'hui les différents ministères à développer la concertation interministérielle, en amont de toute création ou rénovation de filière.

Cette politique est largement soutenue par les partenaires sociaux au niveau interprofessionnel, leurs représentants à la CNCPC soulignant souvent la nécessité d'améliorer cette concertation. La participation croisée des différents ministères dans les CPC de chacun d'entre eux facilite cette concertation : l'Éducation nationale siège dans les CPC de l'Agriculture, de l'Emploi, des Affaires sociales, de la Santé, de Jeunesse et sports ... et vice et versa. Par ailleurs sur certains champs comme le social, l'animation, l'environnement, l'industrie agro alimentaire ... certains diplômes sont cosignés par deux ministères (Éducation nationale / Affaires sociales ou Jeunesse et sports, Éducation nationale et agriculture) ou même construit en articulant un BTS Éducation nationale suivi d'une année de spécialisation « affaires sociales » (DECESF¹³). De tels dispositifs permettent à la fois un réel ancrage du diplôme dans un ministère « spécialisé » en terme de monde professionnel (ex l'agriculture ou le médico-social), et en même temps une ouverture plus large de l'accès au diplôme en formation initiale, dans des établissements de l'Éducation nationale.

2. RAPPEL DES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL POUR RÉNOVER LA FILIÈRE

La conjonction d'un diagnostic d'assez fort isolement du monde des enseignants de la conduite et de la sécurité routière, par rapport au monde de l'éducation à la sécurité routière d'une part, mais aussi par rapport au monde de la formation initiale (publique) des professionnels de la route, très largement concerné aussi par les problématiques de sécurité routière, d'une part et de cette volonté politique de concertation interministérielle d'autre part, nous a donc conduit à proposer que le ministère de l'Équipement se rapproche d'autres ministères certificateurs pour tester la faisabilité d'un partenariat opérationnel dans la gestion de sa nouvelle filière de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.

2.1. Une filière à trois niveaux

Par ailleurs les constats posés par les enquêtes ont conduit à proposer de structurer cette filière en trois niveaux de diplômes :

- un niveau d'accès à la profession, maintenu à niveau IV,

12 C. Labryère : certifications professionnelles : les partenaires sociaux impliqués dans la construction de l'offre ; BREF Céreq, n° 208, mai 2004.

¹³ Diplôme d'État de conseiller en économie sociale et familiale.

- une ouverture pour une partie des enseignants de conduite et de sécurité routière (ECSR) à un niveau III de certification, en lien avec la diversification des activités exercées au fil de la carrière, et selon les configurations d'entreprises,
- un positionnement à niveau II d'un diplôme spécialisé préparant à la fois aux activités d'enseignement dans les centres de formation du diplôme d'ECSR, mais aussi à d'autres activités de conseil en sécurité routière ou d'animation de stages de récupération de points.

Cette proposition a été formalisée à travers un tableau proposant une mise en correspondance entre les niveaux de diplômes et les niveaux de qualification des emplois du secteur, présentée lors du comité de pilotage du 6 février (voir ci-dessous). Cette mise en correspondance, qu'il est habituel de produire lorsqu'on travaille sur des filières de formation, ne contient en elle-même aucune indication sur une quelconque réglementation de l'accès aux emplois par la détention du diplôme. Celle-ci n'existe en effet que dans un petit nombre de cas, pour des emplois présentant des caractéristiques particulières, relatives en particulier à la sécurité des personnes bénéficiaires des prestations des professionnels (patients, pratiquant d'une activité sportive, ..). De la même manière, elle ne préjuge en rien de la manière dont les partenaires sociaux vont reconnaître ou pas ces diplômes dans les négociations des grilles de classification des conventions collectives.

NIVEAU	EMPLOIS Ecoles de C et SR	CERTIFICATION	EMPLOIS autres secteurs
IV	ECSR débutant, public sans déficit particulier, permis B+ autres catégories	MC (Education nationale + MEDAD) Certificats GL certificat Moto MEDAD	Intervenants en Education /sensibilisation SR (IDSR) IPCSR (sur concours)
III	ECSR TQ : ECSR ou animateurs SR publics spécifiques (insertion, post permis ..), FC transport Gestionnaires d'auto-écoles , évaluateurs ...	Diplôme de niveau III (CNAM) ?	Enseignants PLP2 professionnels de la route (sur concours) Formateurs des professionnels de la route
II	Formateurs de formateurs Animateurs stages PP	Diplôme niv II (Licence) Université ? Cnam ? Cnam+ université ? << BEPECASER obligatoire (= BAFM) BEPECASER non obligatoire >>	Responsables politiques de prévention sécurité routière en entreprises, en CT, à l'EN ... Formateurs d'animateurs sécurité routière Conseiller SR entreprises
I	Psychologues stages PP	Masters Psycho ; Sciences de l'Educ/ Managt sécurité routière	Consultant en politiques de sécurité routière (entreprises, CG, Sces de l'Etat ...)

NB 1: une telle mise en correspondance n'implique pas de réglementation nouvelle de la profession

2.2. Un partenariat interministériel à imaginer

Pour construire cette nouvelle filière, plusieurs scénari de partenariat étaient proposés :

- pour les niveaux IV et III :

- un partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale, pour ouvrir l'accès à la profession aux jeunes en parcours scolaire et opérer des rapprochements avec les filières conduisant aux métiers de

la route (chauffeurs poids lourds, conducteurs de bus...), dans lesquelles la problématique « sécurité routière » est importante ;

- un partenariat avec le ministère de l'emploi, pour développer des liens avec d'autres filières de formation d'adultes, celle du transport (métiers de la route), assez étoffée, mais aussi celle des métiers de la formation des adultes, développée au sein de l'Institut national des métiers de la formation à Istres. Et pour bénéficier de son expertise en matière d'ingénierie de certification très modulaire et bien adaptée à la validation des acquis de l'expérience.

Si le maintien d'un diplôme d'État pour l'accès à la profession (niveau IV) était présenté comme non susceptible d'être remis en cause, quelque soit le mode de gestion choisi (interne au ministère des Transports ou en partenariat), en revanche la création d'un diplôme professionnel de niveau III, pour donner accès à un niveau de « technicien supérieur », était à explorer sans perdre de vue l'hypothèse alternative de la création de certifications paritaires de branches (CQP), dont l'objet est aussi de marquer des étapes de professionnalisation au sein d'un métier, avec cependant une reconnaissance limitée à la branche qui les crée (celle des services de l'automobile en l'occurrence), à la différence d'un diplôme d'état, reconnu plus largement.

- pour le niveau II :

- un partenariat avec l'Enseignement supérieur, certaines universités ayant commencé à développer des options « sécurité routière », soit au sein d'UFR de sciences de l'éducation (Lambesc), ou au sein d'UFR management (Angers) ;
- ou un partenariat avec la CNAM, qui dispose de filières très professionnalisées dans le domaine des métiers de la formation d'adulte d'une part et de la gestion des risques d'autre part et dont les titres jouissent d'une bonne réputation sur le marché du travail.

Une hypothèse de partenariat minimum, réduit à sa dimension « technique », c'est à dire d'échanges avec les spécialistes de l'ingénierie de certification et de formation de ces autres ministères, était proposée, en cas d'échec de l'hypothèse de co-certification et de maintien du statut quo en matière de gestion de la filière au sein du seul ministère des Transports.

2.3. Une diversification des voies d'accès et une modularisation des diplômes

Quelles que soient les hypothèses de travail, la question de la diversification des voies d'accès aux diplômes de la filière était présentée comme une des conditions de cette rénovation. Alors qu'actuellement le BEPECASER n'est accessible que dans le cadre de la formation continue, sous sa forme traditionnelle dans 95 % des cas (un stage de 6/8 mois), la plupart des acteurs s'accordent en effet sur la nécessité :

- de développer la formation en alternance (contrats de professionnalisation et/ou contrat d'apprentissage) ;
- d'explorer l'hypothèse d'un accès par la formation initiale, pour élargir le vivier de candidats dans un contexte de pénurie de professionnels, même si certaines questions se posent quant à l'accès au métier pour des jeunes sortants du système scolaire ;
- de mettre en place un accès par la VAE sur une partie du diplôme d'entrée (à définir, compte tenu de l'accès réglementé à la profession), et surtout sur les certifications complémentaires à construire, et/ou les actuelles options existantes.

Cette diversification suppose de repenser les diplômes sous forme de modules de certification bien identifiés, certains de ces modules pouvant être ouverts à d'autres publics que ceux qui visent le diplôme d'ECSR, ou pouvant ouvrir aux ECSR des passerelles vers d'autres métiers.

L'ensemble des transformations à opérer supposaient que le pilotage du ministère des Transports, jusques là essentiellement centré sur les problématiques d'évolution du contenu de la formation des ECSR, se déporte sur les problématiques de certification, donc d'architecture de la filière et de définition des référentiels

d'emploi et de compétences et de référentiel de certification, en laissant aux opérateurs de formation la responsabilité de leurs choix de matière de programme de formation.

Pour tester la faisabilité de ces différentes hypothèses de travail, une série de rencontres ont donc eu lieu en 2006/2007 avec les représentants de la profession d'une part (CNPA, UNIDEC, UNIC, CNSR, SNECER-UNSA, FNEC, FARE), et les responsables de l'offre de certification des ministères de l'Éducation nationale et du ministère de l'Emploi d'autre part¹⁴. Deux occasions d'information collective et de débat ont été par ailleurs données aux professionnels, la première en 2006, à l'occasion du CSECAOP du 6 octobre, la seconde au cours du premier comité de pilotage de l'étude, en février 2007.

3. A L'ISSUE DES CONSULTATIONS DES HYPOTHÈSES SONT CONFORTÉES, D'AUTRES ÉCARTÉES.

3.1. Sur le schéma d'une filière à trois niveaux :

Le maintien d'un diplôme d'entrée dans la profession à niveau IV fait consensus, même si une organisation d'employeurs¹⁵ propose une alternative qui vise à dissocier l'autorisation d'enseigner le code de la route (niveau V) de l'autorisation d'enseigner la conduite (niveau IV). Il est à souligner que ce niveau est cohérent avec la classification des emplois « d'Enseignant de la conduite automobile », actuellement positionnés dans la catégorie « ouvriers –employés » (K.3.1), y compris pour ceux qui détiennent une des spécialités « deux roues » ou « groupe lourd » (K 6.1). Même si le niveau bac semble le bon niveau pour le recrutement des candidats, l'ouverture du métier à des candidats de niveau infra bac est assez largement souhaitée, tous les centres de formation ayant l'expérience de bons candidats dans cette catégorie. Par ailleurs, le constat est souvent fait que les candidats de niveau bac+2 et plus (licence de droit ou d'économie ...) ne se contentent pas du BEPECASER : ce n'est qu'un tremplin pour préparer, très rapidement (parfois dans la foulée), le BAFM. Ils sont donc « perdus » pour la profession selon l'expression de certains, d'une certaine manière.

La création d'un niveau III (bac + 2) est jugée intéressante, mais essentiellement comme voie d'évolution professionnelle. L'obtention du titre pourrait se faire sur la base de l'acquisition d'un certain nombre d'unités de certification (3 ou 4, à définir), soit par la VAE, soit à l'issue de modules de formation suivis en formation continue. Ce diplôme permettrait de reconnaître des compétences complémentaires, correspondant à la diversification des activités dans le champ de l'éducation à la sécurité routière, mais aussi dans le champ de la formation continue des professionnels de la route. Signal de qualification pour les employeurs, le diplôme pourrait également contribuer à crédibiliser les intervenants dans certains milieux professionnels (Éducation nationale, entreprises etc.). Et à leur ouvrir l'accès à certains concours, comme ceux de l'enseignement professionnel¹⁶. Sans pour cela devenir un passage obligé pour avoir le droit de réaliser ces prestations. Sauf dans les entreprises qui le décideraient pour réguler les évolutions professionnelles de leurs propres salariés. On peut noter par exemple que les entreprises du réseau ECF conditionnent l'intervention des ECSR en entreprise au suivi de deux modules de formation continue¹⁷.

À noter que lors de la présentation du tableau de correspondance « qualification-diplôme », le CNPA est intervenu pour contester fermement le positionnement de la fonction de « gestionnaire d'école de conduite » au niveau III, par crainte de voir ce nouveau diplôme devenir obligatoire pour « se mettre à son compte », alors qu'actuellement seul un certificat de capacité à la gestion d'un établissement d'enseignement de

14 Voir en annexe la liste des personnes rencontrées.

15 Voir proposition de l'UNIC (document remis en octobre 2006).

16 Pour passer le concours permettant d'enseigner en lycée professionnel (PLP2), les candidats doivent désormais être titulaires d'un diplôme de niveau III.

17 Entretien au centre de formation ECF de Marseille.

conduite est exigé. Il est actuellement délivré à l'issue d'un module de formation de 70 heures¹⁸ (2 semaines arrêté 18 déc 2002), organisé par les centres de formation de la profession.

À noter à l'inverse que l'UNIC va plus loin puisqu'elle propose de réglementer l'accès à la gérance d'une auto-école dans les termes suivants : « le « directeur de l'établissement devra être formateur titulaire du BEPECASER depuis 10 ans minimum. Il devra effectuer un stage obligatoire comprenant des tests de gestion, de droit, de comptabilité ... ce stage sera de niveau Licence »

À noter enfin que la grille de classification actuelle n'affiche pas de qualification spécifique autre que celle de « formateur d'enseignants » au niveau « maîtrise » (K 20.1).

Dans l'hypothèse d'une éventuelle extension de la politique de création de CQP de la branche des services de l'automobile¹⁹, aux métiers des auto-écoles la négociation d'équivalences entre certains de ces futurs CQP et les unités de certification d'un titre de niveau III est tout à fait envisageable, comme cela se pratique dans d'autres secteurs.

Le positionnement de l'actuel BAFM à niveau II (Licence) fait l'objet d'un large consensus parmi les professionnels, qui s'interrogent cependant sur la légitimité qu'il y aurait à mixer, dans une même licence, des titulaires de BEPECASER et d'autres professionnels à qui on délivrerait le même titre. Après discussion, l'idée ne leur apparaît pas dénuée d'intérêt, du fait de l'ouverture professionnelle qu'elle peut induire, à condition qu'in fine, seuls les diplômés titulaires du BEPECASER continuent à avoir le monopole de certaines activités (formation de formateurs et animation de stages PP²⁰).

3.2. Sur le partenariat à construire avec d'autres certificateurs

À l'exception d'une des 4 organisations d'employeurs qui affiche sa volonté de maintenir la tutelle exclusive du ministère des Transports sur la gestion de la filière de formation, tous les autres interlocuteurs ont montré un certain intérêt, voir un vif intérêt du côté des organisations de salariés qui avaient déjà développé des projets en ce sens²¹, à l'idée de travailler avec d'autres ministères pour concevoir et gérer la nouvelle filière. A la condition que cette évolution ne mette pas en cause le volume d'activité actuel des centres de formation au BEPECASER gérés par la profession, ces derniers constituant, pour quelques grosses écoles de conduite, une des modalités de diversification de l'activité et donc une base pour rémunérer des BAFM qu'ils peuvent positionner aussi sur d'autres créneaux, notamment l'animation de stages de récupération de points. Du côté salarié, les avantages d'un tel partenariat, sont attendus surtout du côté de la reconnaissance sociale du diplôme et donc à termes du métier, en particulier dans les milieux de la formation et de l'éducation avec lesquels ils souhaitent développer des liens.

Du côté du ministère du travail :

L'intérêt pour les titres professionnels que nous avons noté dans la phase précédente (formats des titres professionnels compacts, sans enseignement général, ciblés sur les adultes en formation continue) nous ont conduit à commencer nos consultations par le ministère de l'Emploi. Mais nous avons du prendre acte d'une réserve manifeste de nos interlocuteurs sur la perspective d'un tel partenariat : l'orientation actuelle du ministère de l'Emploi en matière d'offre de certification va plutôt dans le sens d'une rationalisation stricte de celle-ci, un processus de suppression de fait de certains titres étant plutôt à l'ordre du jour, dans un contexte où certains acteurs, notamment du côté des organisations patronales, s'interrogent même sur l'utilité de cette offre au regard de l'offre de CQP qui se développe. Par ailleurs le principe de la co-certification, bien

18 Le texte du 18 décembre 2002 mentionne deux semaines de cours à raison de 7 h par jour.

19 Au cours de la rencontre avec les représentants de l'ANFA cette politique a été présentée, mais à cette date le secteur des auto-écoles n'était pas encore concerné concrètement par cette démarche.

²⁰ Permis à points.

21 Ainsi le SNESER/UNSA a proposé lors de son dernier congrès, un projet de filière géré par l'Éducation nationale, avec un niveau IV et un niveau III (voir n°123 / janvier et février 2007, de la revue Formation et sécurité).

maîtrisé par d'autres certificateurs, n'a pas été expérimenté par le ministère de l'Emploi et le pilotage d'un tel projet semblait a priori être délicat à organiser pour nos interlocuteurs.

Du côté de l'Éducation nationale :

Nos interlocuteurs se sont montrés intéressés par la perspective de ce partenariat, dans la mesure où il pourrait offrir aux jeunes en formation initiale de la filière Transport, une possibilité supplémentaire d'orientation professionnelle. Nous avons examiné l'ensemble des types de diplômes qui pourraient servir de cadre à cette nouvelle spécialité : à niveau IV, l'Éducation nationale dispose en effet de trois types de diplômes : le Baccalauréat professionnel, le brevet professionnel et la mention complémentaire.

Compte tenu des caractéristiques propres à chacun d'eux (volume d'enseignement général et professionnel, durée de la formation...), et de leur place au sein d'une filière, il est apparu que le format le plus adapté pour construire un équivalent du BEPECASER était la mention complémentaire au baccalauréat. En effet ce diplôme, constitué de 3 unités de certification professionnelle, ne comporte pas d'épreuves d'enseignement général et se prépare en formation initiale, un an après le baccalauréat. Il reste cependant positionné au niveau IV.

Le choix de la mention complémentaire

Cette option présente trois avantages :

- elle permet d'allonger sensiblement la durée de formation (8 mois utiles au lieu de 5) sans dépasser les limites de ce qui est acceptable aujourd'hui, en termes de durée et de coût, pour le public de formation continue ;
- elle permet de recruter, en formation initiale, après le bac, donc de s'assurer d'un certain niveau de culture générale, qu'il n'est plus nécessaire de tester par le biais d'épreuves d'admissibilité. Des dispositions d'accès dérogatoires peuvent cependant être adoptées pour les adultes en formation continue qui ne détiennent pas le baccalauréat ;
- elle permet de s'assurer qu'une majorité des candidats, en formation initiale, pourront remplir les conditions de durée d'expérience de conducteur, à l'issue de leur formation : en effet dans la mesure où elle serait adossée prioritairement à certains Bac Pro, les candidats auront au moins 19 ans à l'entrée, et donc 20 à la sortie, ce qui leur permet d'avoir un permis dont la période probatoire est expirée, ce qui est le cas s'ils l'ont passé dans le cadre de l'AAC.

La diversification des voies de formation

Comme tous les autres diplômes de l'Éducation nationale, la mention complémentaire peut être préparée en formation initiale, voie scolaire ou apprentissage, mais aussi en contrat de professionnalisation ou dans le cadre de la formation continue. Elle doit être accessible par la VAE.

Le principe de dissociation entre formation et certification étant en vigueur à l'Éducation nationale, tous ses diplômes peuvent être préparés par n'importe quel centre de formation, seules les épreuves étant communes à tous les candidats et organisées par le certificateur, comme c'est le cas actuellement pour le BEPECASER.

En matière de formation initiale, il relève normalement des missions de service public de son appareil de formation (les lycées professionnels) d'assurer cette préparation, dans le cadre de la gratuité, par la voie scolaire. Cela n'exclut pas l'intervention d'établissements privés de formation, en complément de l'offre publique, si une demande existe du côté des familles. Ainsi sur certaines spécialités, comme le tourisme ou les soins esthétiques, la moitié des candidats au diplôme proviennent d'établissements privés.

Pour ce qui concerne les autres voies d'accès, apprentissage pour les jeunes, contrats de professionnalisation ou stages pour les adultes, elles peuvent être très largement prises en charge par des organismes privés, comme c'est le cas aujourd'hui pour les autres diplômes. On peut noter par exemple que la plupart des CFA aujourd'hui sont gérés, de manière plus ou moins directe, par les branches professionnelles ou les chambres de métier. Et sur le champ de la formation continue diplômante, les organismes de formation issus des branches professionnelles sont généralement leaders sur un marché ouvert. Les Greta n'occupent qu'une place réduite sur ce marché. Ils sont d'ailleurs déjà présents sur la préparation au BEPECASER (6 Greta

répertoriés), généralement dans le cadre d'un partenariat avec une auto-école ou un centre de formation de la profession (ex. Greta Marseille sud / ECF).

On peut rappeler ici qu'aujourd'hui une large majorité des candidats (environ 65 % selon l'enquête auprès des Centres) au BEPECASER se recrute dans les tranches d'âge supérieures à 25 ans. Cette population va continuer à s'intéresser au métier et à s'adresser aux centres existants qui détiennent une compétence reconnue par les financeurs habituels de la formation continue. Parmi ceux-ci arrivent en tête les Conseils régionaux et les ASSEDIC pour les demandeurs d'emploi (respectivement 33 % et 11 %), puis les organismes mutualisateurs de branche (Fongecif et ANFA : 21 %) ²².

L'accès par la VAE à une Mention complémentaire devrait pouvoir être organisée très facilement, à partir du moment où les unités de certification auront été bien identifiées, et les règles d'admissibilité bien établies, au regard de la réglementation de l'emploi. Comme pour les autres professions réglementées en effet il ne s'agit pas de reconnaître par ce biais l'exercice illégal de la profession en France, mais d'identifier et de reconnaître toutes les situations ayant pu permettre à un candidat de développer des activités « en rapport avec le diplôme visé », dans un cadre salarié ou bénévole.

Pour les autres niveaux de diplômes, d'autres partenariats sont à construire

Pour le développement de la filière à niveau III le seul format de diplôme disponible à l'Éducation nationale serait le BTS, mais le volume conséquent de formation générale de ce diplôme n'est pas très bien adapté à la formation continue. D'autres pistes, comme le CNAM, pourraient être explorées pour le niveau de « technicien supérieur ». Des contacts anciens ²³ avaient été noués avec les responsables de la filière formation des adultes. Ils pourraient être réactivés pour accélérer le montage de ce niveau III, avec des négociations à mener pour la délivrance d'équivalences de modules avec d'éventuels CQP créés par la branche.

Pour le niveau II, l'hypothèse d'un diplôme d'état, de niveau licence, semble actée par tous les acteurs, les professionnels actuellement diplômés BAFM attendant ce signe de reconnaissance académique de leur compétences dans le champ de la pédagogie. Certaines UFR de sciences de l'Éducation ce sont d'ailleurs déjà positionnées sur le champ des métiers de la Sécurité routière et proposent une licence (Lambesc), ouverte en formation continue à différents professionnels, dont les ECSR qui souhaitent préparer le BAFM. Ces UFR, ainsi que d'autres actuellement positionnées sur des « masters » [conseils en sécurité routière - Angers, ou sécurité des transports - Marne la Vallée] seraient sans doute prêtes à accueillir ce type de diplôme. Mais l'autonomie dont jouissent les universités dans l'élaboration de leur offre de diplôme, avec une étape d'habilitation a posteriori des projets par le CNESER ²⁴, pourrait rendre très rapidement impossible un réel suivi de la filière par le ministère des Transports.

Un partenariat avec le CNAM aurait l'avantage de permettre l'établissement de relations centralisées entre l'établissement national et le Ministère et de garantir le respect d'un même référentiel dans tous les centres régionaux du CNAM qui pourraient proposer la formation.

3.3. La modularisation des diplômes, pour développer l'alternance et la validation des acquis

Penser le diplôme comme un ensemble cohérent d'unités de certification, pouvant être obtenues par capitalisation, via un processus de formation ou par la voie de la validation des acquis, telle est désormais la contrainte qui pèse sur l'ensemble des certificateurs. Cette contrainte, formalisée par la CNCP à travers les différentes rubriques obligatoires de la fiche descriptive des certifications (fiche RNCP), répond à un besoin grandissant d'individualisation des parcours de formation des individus en cours de vie active, permettant de tenir compte de leur expérience et des moyens/dispositifs qu'ils peuvent mobiliser au service de leur projet de qualification : période de professionnalisation, congé VAE, DIF, CIF ... Par ailleurs pour les jeunes en

²² Enquête LEST auprès de 26 CF (voir 2ème partie).

²³ Un projet de réforme du BAFM avait été élaboré par l'association nationale des formateurs de moniteurs en partenariat avec le CNAM en 1996 (le DESCAT).

²⁴ Centre national de l'enseignement supérieur et de la recherche.

formation initiale ou les demandeurs d'emploi, la formation en alternance est désormais considérée comme une voie permettant une adaptation plus rapide des débutants au contexte de l'entreprise et à ses contraintes (d'efficacité, de rentabilité, de qualité ..).

Les partenaires sociaux ont largement relayé auprès des pouvoirs publics ce besoin d'individualisation des parcours et de développement de la formation en alternance et les représentants employeurs et salariés des écoles de conduite n'ont pas fait exception. Les opportunités de financement de la formation des demandeurs d'emploi via des contrats de professionnalisation s'étant développées en 2006 et 2007, leur nombre a progressé sensiblement, mais la réglementation actuelle de l'exercice du métier ne favorise pas ce développement : le coût représenté par la rémunération versée au salarié en contrat de professionnalisation est en effet trop lourd pour nombre de petites écoles dont l'activité est concentrée quasi exclusivement sur l'apprentissage de la conduite. Faute de pouvoir assurer sa part de leçons de conduite, l'apprenti moniteur coûte plus qu'il ne rapporte et en cas d'échec au BEPECASER, ou de départ à l'issue du contrat de professionnalisation, l'investissement consenti peut s'avérer difficile à absorber.

Dans les écoles ayant développé des activités connexes, il est plus facile de trouver de quoi occuper utilement l'apprenti, notamment dans l'animation de séances de cours théoriques collectifs ou pédagogiques, ou encore la prospection auprès des entreprises pour de la formation continue en sécurité routière... Reste que dans les deux cas l'apprenti ne peut pas utiliser son temps en entreprise pour s'exercer à ce qui constitue encore le cœur du métier, à savoir apprendre à conduire à un candidat au permis de conduire. Certains affirment qu'on apprend autant, si ce n'est plus, en observant le moniteur diplômé faire sa leçon (cf. entretiens avec des BAFM dans l'enquête en centre de formation). Peut être, mais l'argument économique du coût de l'apprenti va à l'encontre d'une telle utilisation « en doublette » dans la voiture d'un moniteur diplômé. Ce qui n'est pas le cas pour le stagiaire qui, lui, participe gratuitement à la vie de l'école de conduite.

Quelles solutions mettre en œuvre pour permettre le développement de cette modalité de formation, qui permet de réguler les flux de diplômés au plus près des besoins des employeurs et dont le financement est plus souple à mobiliser que celui des financeurs régionaux qui procèdent par appel d'offre et tirent les prix de l'heure stagiaire vers le bas ?

Pourquoi ne pas imaginer que les centres de formation puissent délivrer aux apprentis moniteurs une autorisation à réaliser des leçons en autonomie, auprès de certains candidats et dans des limites bien établies, après l'acquisition des bases du métier en Centre de formation ? Cette évaluation, par le formateur, des capacités de l'apprenti à donner une leçon est sans doute déjà réalisée implicitement par les formateurs, dans le cadre de la préparation à l'épreuve de pédagogie de la conduite. Il s'agirait en quelque sorte de formaliser cette évaluation, sans pour autant prétendre évaluer toutes les compétences évaluées par l'épreuve finale, qui teste autant la capacité à fixer des objectifs pertinents à l'élève qu'à lui apprendre les bonnes techniques de conduite et les bons comportements au volant. En effet la fixation des objectifs des leçons pourrait continuer à relever de la responsabilité du tuteur, à l'issue de débriefing portant sur les acquis et les comportements de chaque élève conducteur. Cet assouplissement dans l'application de la réglementation, qui supposerait sans doute des aménagements de celle-ci, voire des obligations renforcées en matière d'assurance, est une piste sur laquelle il nous semble que les partenaires devraient pouvoir travailler, en concertation étroite avec les responsables de la DSCR : la définition des conditions de délivrance de cette autorisation provisoire et limitée d'enseigner suppose en effet que soit trouvée une réponse consensuelle aux trois questions : qui, quand et comment ?

En ce qui concerne l'accès au diplôme par la validation des acquis, là encore la réglementation de l'exercice de la profession commande que des précautions particulières soient prises, car il ne s'agit pas de reconnaître par ce biais l'exercice illégal, très rare au demeurant dans notre pays aux dires de tous. Prenant argument de ce respect extrême de la réglementation, on pourrait d'ailleurs s'interroger sur la nécessité qu'il y aurait à se doter d'un dispositif de VAE si aucun candidat ne peut y être éligible ! C'est oublier qu'aujourd'hui le développement de la mobilité au sein de l'Europe et au delà peut amener des professionnels expérimentés dans leur pays à souhaiter exercer en France. Si une partie des cas peut se régler à travers des équivalences de diplômes, resteront les cas des pays où l'exercice n'est pas réglementé. Seule une VAE pourra alors être mobilisée pour délivrer la certification obligatoire en France, si le candidat fait la preuve de ses compétences. Mais ce serait oublier surtout que la VAE permet aussi de délivrer des unités de certification, sans délivrer la certification totale. Ainsi un certain nombre de professionnels ou de bénévoles intervenant régulièrement sur

le champ de la sécurité routière pourrait sans doute faire valider une unité correspondant à la capacité à animer un cours théorique, sans prétendre pour autant valider les compétences attachées à la pédagogie de la conduite. Le dispositif à imaginer devra donc prévoir une articulation quasi systématique entre validation et formation en centre.

Autant le dispositif de VAE à mettre en place pour l'accès au diplôme d'accès à la profession risque de rester assez marginal dans les faits, autant son développement pourrait être fort pour l'accès aux autres diplômes de la filière, qu'il s'agisse des futurs diplômés de niveau III ou de niveau II. Ils devront en effet certifier des compétences qu'un certain nombre d'enseignants de la conduite ont été amenés à développer dans le cadre de la diversification des activités des écoles de conduite et de sécurité routière, qu'ils aient bénéficié ou pas de compléments de formation pour les prendre en charge.

Quant aux mentions du groupe lourd et moto, qui ne constituent pas des certifications à part entière (au sens de l'inscription au RNCP), et ne sont pas éligibles, de ce fait, à la VAE, des solutions sont sans doute à trouver du côté des allègements possibles au niveau des épreuves pour certains professionnels de la route bénéficiant d'une expérience d'au moins trois ans dans leur métier antérieur.

Toutes ses évolutions conduisent à devoir travailler avec soin le découpage des diplômes en unité de certification, en ayant en tête toutes les possibilités de passerelles qui pourraient se développer à l'avenir entre les métiers de la sécurité routière et d'autres métiers liés notamment au monde de la formation en général ou à celui de l'insertion sociale et professionnelles, comme à celui de l'animation ou de l'éducation spécialisée. Le diplôme de niveau III pourrait constituer un excellent vecteur, s'il est bien construit, pour organiser ces passerelles et offrir ainsi des perspectives d'évolution professionnelles plus nombreuses hors du champ des écoles de conduite à une partie des enseignants qui y aspirent.

4. QUELLES ÉTAPES RESTE-T-IL À FRANCHIR POUR QUE LE PROJET SOIT MIS EN ŒUVRE ?

4.1. Obtenir un accord de principe de l'Éducation nationale

Pour qu'un examen approfondi de la création de cette mention complémentaire soit engagé par l'Éducation nationale, une demande officielle d'ouverture d'un dossier d'opportunité doit être formulée auprès du bureau des Commissions professionnelles consultatives (CPC). Cette demande peut émaner soit de l'un ou l'autre des partenaires sociaux représentatifs de la profession, soit du ministère des Transports, une ou plusieurs organisations professionnelles pouvant alors également soutenir formellement cette saisine. Cette seconde solution serait préférable nous semble-t-il, car elle pourrait faire valoir une argumentation politique, mettant l'accent sur l'intérêt de ce projet de co-certification du point de vue des enjeux globaux de développement d'une culture de la sécurité routière au sein de l'appareil éducatif. Le pari du partenariat proposé est bien en effet de favoriser la diffusion au sein de l'appareil éducatif, en commençant par les établissements formant les professionnels de la route, d'une pédagogie à la sécurité routière tenant compte des avancées de la recherche en ce domaine (matrice GDR notamment), en s'appuyant sur les compétences détenues en la matière par les différents organismes rattachés à la profession. Et de faire avancer par ce biais, la mise en œuvre effective du continuum éducatif, dont le principe a été adopté mais dont la mise en œuvre laisse à désirer. Tout en améliorant la crédibilité des professionnels exerçant en école de conduite, par la détention d'un diplôme socialement plus valorisé parce que délivré par l'Éducation nationale.

4.2. Désigner la CPC portant le projet et y présenter un dossier d'opportunité

Une fois un accord de principe obtenu, l'examen du dossier d'opportunité devra être confié à l'une des 16 CPC assurant le suivi de l'ensemble des diplômés.

En ce qui concerne le choix de la CPC, l'ensemble de l'argumentation développée précédemment indique clairement que c'est au sein de la 11ème CPC « transport/logistique » que cette nouvelle spécialité devrait

prendre sa place. C'est en effet dans cette CPC que sont gérés tous les diplômes relatifs aux métiers de la route, qui ont en commun de certifier des compétences relatives au respect de la sécurité routière dans toutes ses dimensions. A noter que l'ANFA siège dans cette CPC dont elle est un membre actif. Actuellement les formations de la filière transport sont présentes dans environ 70 établissements d'enseignement professionnel en France, ce qui permettrait d'envisager une ouverture progressive de sections de formation initiale assez équilibrée au plan territorial. Il faut souligner que les décisions d'ouverture sont décentralisées et dépendent aujourd'hui de la concertation organisée annuellement en entre les services de la Région et la Direction des enseignements technologiques (DAET) du Rectorat, dans le cadre de la mise en œuvre du plan pluriannuel régional de la formation (PRDF). Cette mise en œuvre est désormais suivie régulièrement par une instance tripartite -État/région et partenaires sociaux-, le Comité de coordination régional de la formation professionnelle (CCREFP).

En ce qui concerne la réalisation du dossier d'opportunité lui-même, l'exercice ne devrait pas poser de gros problème, le ministère venant de réunir tous les éléments nécessaires à l'occasion de la demande d'inscription du BEPECASER au Répertoire.

4.3. Produire le référentiel d'activité et de compétences, puis le référentiel de certification

Une fois le principe de création adopté par la 11^e CPC, un pilote du projet sera désigné au sein de l'Inspection générale du MEN, ce dernier étant chargé d'organiser le travail d'un groupe composé de professionnels du secteur (ESCR) et de formateurs BAFM, mobilisés par la DSCR, et d'experts internes au MEN, pour élaborer le Référentiel d'activités professionnelles (le RAP) puis de le décliner en compétences à détenir.

Tous les travaux réalisés précédemment (étude 2004 de l'INSERR sur le référentiel d'activité, mémoire DESS de F. Laumont, analyse approfondie de l'activité en cours avec le laboratoire de recherche du CNAM, mise en forme récente du référentiel du BEPECASER par les professionnels avec la DSR...) seront évidemment mobilisés dans cette phase, mais dans le cadre d'une méthodologie de travail propre au ministère de l'Éducation nationale.

4.4. Produire le règlement d'examen et les modalités d'accès par VAE et définir le vivier d'alimentation de la mention complémentaire

Une fois un consensus obtenu au sein du groupe sur la structure du référentiel d'activité professionnelle et du référentiel de certification, la phase de traduction dans un référentiel de certification peut commencer, le principe d'une constitution du diplôme en trois unités de certification professionnelle devant être respecté. Il s'agit alors d'élaborer le règlement d'examen (choix des modalités d'évaluation pour chacune des épreuves), de déterminer des coefficients, de décider de la composition des jurys, pour la formation et pour l'accès par la VAE.

En parallèle le groupe devra réfléchir aux viviers possibles d'alimentation de cette mention complémentaire, en formation initiale. S'il paraît évident que des élèves issus du bac pro transport auront un accès naturel à cette mention, d'autres filières de bacheliers pourraient être concernées. Qu'il s'agisse de bac généraux, de bac technologiques ou de bac professionnels.

On a noté au cours de nos entretiens, que les expérimentations menées à Niort en matière de double certification, BEPECASER et BEATEP (diplôme d'animation de Jeunesse et Sport), ont montré que certaines compétences en animation, en gestion d'activités collectives, en transmission de valeurs citoyennes (de respect mutuel, de respect des règles etc.) ... étaient tout à fait complémentaires avec les compétences liées au face à face pédagogiques dans la voiture, et avec les connaissances réglementaires indispensables. Il nous semble que dans l'actuelle filière de la médiation sociale, avec notamment le bac pro services de proximité, ces types de compétences sont également développés. Elles pourraient utilement être mobilisées au service d'une profession qui se trouve confrontée, sur le terrain, à des jeunes adultes dont le rapport à la loi mérite d'être travaillé, si la réduction significative de l'accidentologie de la jeunesse est bien posée comme un objectif prioritaire de la formation des jeunes conducteurs.

PARTIE II : Les centres de formation aux métiers de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière : état des lieux et opinions

Jacques Bouteiller (LEST/CNRS)

(Avec la participation de Chantal Labruyère)

INTRODUCTION - PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

La présente étude se place dans le prolongement des conclusions d'un rapport élaboré en 2005 pour le compte de la DSCR par le LEST, avec la collaboration de l'ORM et du CEREQ, sur les métiers et filières de formation à la sécurité routière à partir de l'exemple de la région PACA²⁵. Outre le constat d'une grande diversité des métiers de la sécurité routière, il mettait en exergue le défaut de structuration solide du champ professionnel par une filière de formation suffisamment cohérente et graduée pour cimenter un socle commun de connaissances aux différents intervenants de la sécurité routière et pour ouvrir de plus larges perspectives d'évolution professionnelle aux enseignants de la conduite et de la sécurité routière²⁶. Finalement, plusieurs scénarii possibles d'architecture des filières de formation aux métiers de la sécurité routière étaient présentés.

Les conclusions de ce rapport, en cohérence sur de nombreux points avec les travaux du groupe de travail présidé par C.Lieberman et H.Legendre²⁷, pouvaient s'articuler autour de quatre exigences :

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

* Il faut offrir à ces enseignants des perspectives d'évolution professionnelle, au sein du secteur des auto-écoles, mais également à l'extérieur de celui-ci, à travers une mobilité possible vers d'autres types d'activité (collectivités territoriales, assurances, centres de formation du transport, ...)

* Il faut améliorer les relations entre le monde des enseignants de la conduite (et donc des auto-écoles) et celui de l'Éducation nationale, qui a en charge l'éducation à la SR des enfants, mais aussi celui de la “ prévention routière ”, chargé de la coordination départementale des actions en faveur de la prévention routière en général (PDASR, IDSR ...)

* Il faut rapprocher le monde des enseignants de la conduite et de la SR et celui des inspecteurs du permis de conduire (IPC), en favorisant l'acquisition d'une culture commune. »

La réflexion sur d'hypothétiques aménagements des filières de formation – qu'ils soient institutionnels ou pédagogiques - ne pouvait faire l'économie d'une connaissance approfondie ni de l'appareil de formation existant, de ses atouts et de ses faiblesses, ni des satisfactions, insatisfactions et attentes professionnelles de ceux qui l'animent : enseignants, responsables pédagogiques ou exploitants de centres de formation. C'est, notamment²⁸, pour réaliser cet état des lieux que la DSCR a missionné une seconde fois le CEREQ et le LEST à la fin du troisième trimestre 2006.

Dans la présentation suivante, les résultats de ce travail paraîtront un peu livrés « à plat » au regard de la réelle complexité des interactions, des rapports et des relations qui lient les établissements d'enseignement à l'ensemble des acteurs, des règles et des normes structurant le champ de la conduite et de la sécurité routière. En fait, si l'ensemble des acteurs - privés et institutionnels -, leur activité, les rapports qu'ils entretiennent entre eux et leurs principes d'action font système, celui-ci est complexe et se donne surtout à voir à partir de la multitude de ses dimensions particulières. Ce sont les principales dimensions du fonctionnement des

25 J.Bouteiller, C. Dondeyne, C.Labruyère, P.Mossé « Métiers et filières de formation de la sécurité routière. Une analyse en région PACA », LEST (UMR 6123), avec la collaboration de l'ORM et du CEREQ, 15 novembre 2005.

26 Par commodité d'écriture, et compte tenu de la forte répétition de son usage, nous désignerons par ECSR aussi bien les « enseignants de la conduite et de la sécurité routière » (couramment dénommés « moniteurs » par nos interlocuteurs mêmes) que les « écoles de conduite et de sécurité routière » (couramment dénommées « auto-écoles » par nos mêmes interlocuteurs dans les extraits d'entretiens). Parmi les autres sigles couramment utilisés dans le texte : « CF » = « centre de formation » ; « SR » = « sécurité routière » ; « stages PP » = stages « permis à points » ou stages « post-permis ». « EN » = « éducation nationale » ; « MT » = « Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer ».

27 « 30 propositions pour ... améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite », juin 2005

28 La mission comportait un second volet, assuré en totalité par le CEREQ, concernant l'approfondissement des hypothèses relatives à l'évolution des filières de formation. Il fait l'objet d'un rapport distinct.

centres de formation à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière que visait à repérer ce travail. A des fins didactiques et de clarté, le choix a été fait de présenter séparément les différentes dimensions du système de formation (par exemple l'économie des centres, les profils des publics et ceux des formateurs, les contenus pédagogiques, etc.) sans perdre de vue pour autant les liens systémiques qui les unissent.

Au plan méthodologique, les résultats présentés ont été obtenus en mettant en œuvre deux outils : une enquête quantitative et une enquête qualitative.

Déroulement de l'enquête quantitative

Sur la base d'un fichier fourni par la DSCR, et après élimination de quelques « doublons » visibles, 172 questionnaires²⁹ ont été adressés aux centres de formation le 5 janvier 2007, accompagnés d'un courrier expliquant la démarche analytique du CEREQ et du Lest, l'indépendance de ces deux institutions par rapport aux acteurs du champ professionnel de la sécurité routière et garantissant un traitement anonyme des réponses (voir annexe 1). Le questionnaire, en trois parties, visait à caractériser globalement le centre, la filière de formation au BEPECASER et celle du BAFM. Au delà de sa contribution à l'apport de données quantitatives originales et/ou actualisées³⁰ sur une profession peu étudiée et mal connue dans son ensemble ce questionnaire paraissait pouvoir ouvrir l'accès à une meilleure connaissance des points de vue des professionnels eux-mêmes sur leurs pratiques, leurs contraintes et leurs aspirations. En effet, le document sollicitait largement les responsables des centres sur leurs points de vue et leurs attentes quant à l'organisation des deux filières de formation aux métiers d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière : accès au BEPECASER, et accès au BAFM. Autrement dit, on aurait pu s'attendre à ce que cette profession, fragmentée – tant du point de vue des entreprises et de leurs réseaux, que des pratiques professionnelles auprès de publics différenciés et encore des organisations professionnelles – et largement liée à l'action publique, utilise cette opportunité pour faire entendre sa voix. Sa contribution relativement faible à l'enquête est, selon les professionnels rencontrés sur le terrain, attribuable à trois facteurs : son mauvais positionnement dans le calendrier des formations, la dimension du questionnaire (« *trop de questions* »), l'impression d'être sans cesse sollicité pour « *fournir des chiffres* ».

Un mois plus tard, le 9 février un courrier de rappel était adressé aux centres qui ne s'étaient pas encore manifestés (voir annexe 2) ; avec une efficacité tout aussi faible que le premier envoi puisque une dizaine de questionnaires seulement nous est revenue. Le bilan est donc le suivant :

- 20 envois ont été restitués par la Poste (NPAI) pour défaut d'adresse ;
- 5 centres ont pris la peine de nous indiquer par courrier papier, courrier électronique ou téléphone qu'ils ne « *faisaient plus* », ne « *faisaient pas* » ou ne « *faisaient pas encore* » ce type de formations ;
- 1 centre, sceptique, nous a retourné le questionnaire vierge en y apposant la mention suivante « *désolée mais le projet n'a jamais abouti* » ;
- 2 centres se sont manifestés pour demander une version électronique du questionnaire, sans pour autant – malgré relance – l'avoir retourné rempli ;
- 27 ont retourné un questionnaire – plus ou moins complètement - rempli ;
- 109 centres sont restés « muets » à la demande.

Le faible taux de réponse final à l'enquête (27 %) ³¹ par rapport à celui attendu peut avoir deux origines, sans doute combinées : l'imperfection du fichier utilisé – qui peut poser la question de l'organisation de sa mise à jour récurrente – et le scepticisme ambiant dans la profession quant à l'utilité de ce type d'enquête et/ou quant à l'indépendance des chercheurs par rapport aux pouvoirs publics – qui pose des questions plus

29 En fait, après élimination de tous les doublons, la population de référence des centres de formation à partir du fichier de la DSCR est de 164 adresses. Ces données étaient issues du fichier RAFAEL (registre national de l'enseignement de la conduite).

30 Une enquête similaire – avec un meilleur taux de réponse - avait déjà été réalisée par la DSCR, sous-direction de la formation du conducteur, en juillet 1998 : « Le fonctionnement des centres de formation au BEPECASER ».

31 Si l'on prend pour base le nombre de 100 centres de formations, évoqué par le MTETM au 31 décembre 2005. cf. *La lettre de l'éducation routière*, Mars 2006, N°12.

sociologiques. Si on observe les « performances » régionales de l'enquête postale, on peut noter en particulier que les régions à forte densité de population (région parisienne, Rhône-Alpes, Paca, etc..) seront peu représentées dans les résultats présentés ici (cf. tableau ci-dessous).

Si on prend en compte le fait qu'en outre les questionnaires renvoyés ne sont pas tous uniformément remplis avec le même soin – certains centres ne fournissant pas par exemple le détail des effectifs de candidats par niveaux de diplômes ou par âge – il faut avoir présente à l'esprit en observant les résultats présentés ci-après leur relative fragilité. Néanmoins, pour chaque item du questionnaire, quelques tendances se dégagent parfois nettement. En particulier, un des objectifs spécifiques de l'enquête était de mieux connaître les caractéristiques saillantes de la population des candidats aux diplômes BEPECASER : l'ensemble des centres ayant répondu à cette partie de l'enquête représentent respectivement 550 candidats à l'admissibilité et 436 candidats à l'admission (soit sensiblement près de 25 % de cette population ; ce qui, d'un point de vue statistique, est tout à fait significatif).

Répartition des réponses à l'enquête quantitative par régions administratives

code région	Région	Centres (après élimination des doublons)	NPAI	Centres contactés (= questionnaires envoyés – NPAI)	Questionnaires retournés ou réponses négatives	% réponses
42	Alsace	1	1	0	0	0
72	Aquitaine	11	1	10	2	20
83	Auvergne	6	1	5	3	60
25	Basse-Normandie	6		6	1	17
26	Bourgogne	4		4	2	50
53	Bretagne	10		10	3	30
24	Centre	6		6	1	17
21	Champagne-Ardenne	2		2	1	50
94	Corse	1		1	0	0
43	Franche-Comté	3	1	2	1	50
1	Guadeloupe	1		1	0	0
3	Guyane	1		1	0	0
23	Haute-Normandie	9		9	1	11
11	Île-de-France	15	4	11	3	27
4	La réunion	4		4	0	0
91	Languedoc-Roussillon	10	2	8	2	25
74	Limousin	1		1	0	0
41	Lorraine	7		7	0	0
2	Martinique	5		5	1	20
73	Midi-Pyrénées	10	2	8	2	25
31	Nord-Pas-de-Calais	7		7	2	29
52	Pays de la Loire	11		11	1	9
22	Picardie	4		4	1	25
54	Poitou-Charentes	3	1	2	2	100
93	PACA	12	3	9	2	22
82	Rhône-Alpes	14	4	10	2	20
	Total	164	20	144	33*	23

* Seuls 27 questionnaires sont exploitables sur ces 33 réponses

Source : enquête quantitative LEST

L'enquête qualitative

L'intérêt de la double démarche adoptée (enquête quantitative et enquête qualitative) était de pouvoir approfondir, nuancer, analyser plus finement certaines observations tirées de l'enquête statistique au moyen d'entretiens approfondis (de type « semi-directif ») avec des professionnels de l'enseignement exerçant une responsabilité (pédagogique et/ou gestionnaire) dans un petit nombre de centres de formation. 13 centres ont ainsi été visités entre les mois de juin et septembre 2007, période relativement calme en termes d'activités d'enseignement. 18 formateurs ou formatrices (titulaires du BAFM, généralement responsables pédagogiques) et/ou responsables de centres (exploitant(e)s d'ECSR ou non) ont été interviewé(e)s. Les entretiens ont pris une durée moyenne supérieure à deux heures (entre 2 et 4 heures).

La sélection des centres étudiés ne s'est pas faite de manière aléatoire mais a reposé sur des options méthodologiques claires :

* D'une part, il paraissait judicieux d'investir, sans exclusive, la totalité des centres actifs d'une région donnée : cela permettait de saisir, entre autres choses, les particularités, les spécificités et les positions originales d'établissements placés dans un contexte relativement similaire (communauté de centre d'examen, acteurs régionaux – financeurs notamment – communs, etc.) et, parfois, placés entre eux en concurrence objective pour les publics et pour les financements. C'est ainsi que tous les centres en activité dans la région PACA ont été visités : ils sont au nombre de huit (plus un Greta partenaire d'un centre de formation privé)³². Entre autres caractéristiques particulières, cette région présente un taux global de réussite à l'admission du BEPECASER assez élevé³³ et compte sur son territoire une université qui délivre depuis trois ans des licences de sécurité routière et ouvre actuellement un master professionnel.

* D'autre part, il s'agissait de s'assurer à la fois que les observations faites dans la région cible ne soient pas marquées par un particularisme territorial (ce qui impliquait de visiter aussi quelques centres dans d'autres régions) et qu'un certain nombre de situations pertinentes par rapport à la problématique de l'étude, mais absentes en région PACA, puissent être examinées. C'est pour ces raisons particulières qu'ont été retenus, notamment, les quatre centres de formation suivants hors PACA : le centre J, en Île-de-France, pour sa pratique extensive des contrats de professionnalisation ; le centre I en Languedoc-Roussillon, pour le caractère associatif de sa structure (automobile club) ; le centre K, en Poitou-Charentes pour l'aspect expérimental de ses innovations pédagogiques sur les thèmes de la sécurité routière et en matière de formation conjointe BEPECASER/BEATEP ; le centre L, en Haute-Normandie, pour sa taille importante, tant en termes de formateurs (6 BAFM) que d'élèves (plus de 80) et pour la diversité de son offre de formation (BEPECASER et ses deux mentions, BAFM, Concours d'IPCSR). Le cinquième centre hors PACA est, en fait, un des deux établissements d'un centre basé dans la région PACA.

32 Le fichier fourni par la DSCR faisait état de 12 centres (hors Greta). Après enquête, il s'est avéré que 3 centres n'ont jamais effectué de formation et ont perdu leur agrément. Le quatrième est encore en attente d'un public à préparer au BEPECASER mention 2 roues.

33 70,05 % en 2005. Voir « La lettre de l'éducation routière », mars 2006, N°12.

Enquête qualitative : centres de formation et personnes interviewées

Région	Nombre d'établissements	Qualités des personnes interrogées
PACA		1 exploitant (CAPP 1976) 1 animatrice formation (Licence professionnelle de SR)
PACA	1 + 1/2 en partenariat avec centre C	1 exploitant (CAPP) 1 BAFM
PACA	1/2 en partenariat avec centre B	1 Directeur, conseiller en formation continue
PACA		1 exploitant (CAPAC, licence de droit privé, maîtrise de droit public)
PACA		1 propriétaire du centre (BAFM) et seul formateur
PACA		1 exploitant (BAFM) formateur
PACA		1 exploitant
PACA & LANGUEDOC ROUSSILLON		2 1 propriétaire du centre (BAFM et BAFCRI) 1 BAFM salariée
LANGUEDOC-ROUSSILLON		1 directeur Automobile Club (bac+3 gestion) 1 BAFM libéral resp. pédago. (bac+4 compta gestion)
ILE DE FRANCE		1 exploitant 1 BAFM salarié
POITOU-CHARENTE		1 exploitant 1 BAFM salariée
HAUTE NORMANDIE		1 BAFM salariée
TOTAL	13	18

Source : enquête qualitative LEST

Les interviews, peu directifs, ont été guidés par la grille d'entretien figurant à l'annexe 4. Ils informent sur : les grandes caractéristiques du centre de formation (structure juridique et économique, activités, moyens matériels et humains, équilibres économiques, concurrence, etc.) ; l'équipe pédagogique et son projet ; les publics, leurs modes de recrutement et la manière dont ils financent leur formation ; les performances pédagogiques et économiques du centre ; les opinions des responsables professionnels sur l'avenir de la profession, sur l'architecture actuelle et sur l'organisation souhaitable de la filière de formation des ECSR, sur les examens (organisation et contenus), sur les modes d'évaluation des élèves, etc. Comme il l'a été indiqué plus haut, tous ces éléments disparates de l'activité des centres sont étroitement interdépendants et font système, si bien que la grille – à l'inverse du questionnaire statistique - ne donne aucune indication sur l'ordre réel de « déroulement » du discours fourni par le protagoniste, mais constitue une sorte de garde-fou destiné à éviter que certaines dimensions de ses pratiques professionnelles ne soient pas abordées. Il est à noter – car cela n'est pas si courant – que tous les professionnels contactés ont accepté de consacrer aux chercheurs le temps nécessaire à l'entretien (entre deux et quatre heures), au cours duquel d'ailleurs chacun a « joué le jeu », en abordant – parfois avec un langage « cru », celui de l'engagement professionnel, voire de la « passion du métier » - les différents thèmes proposés. Qu'ils en soient ici remerciés.

Ce simple constat peut figurer comme un premier résultat de recherche : pris dans un jeu complexe de règles et de contraintes étatiques et, en même temps, tendus vers la fourniture d'une prestation de service public de qualité mais préoccupés aussi par la valorisation économique de leur travail sur un marché concurrentiel, les enseignants – un peu à la marge de « la profession », comme ils le disent eux-mêmes – souhaitent bien

participer à l'évolution de leur métier et à sa pleine reconnaissance. Ainsi peut-on interpréter l'intérêt particulier porté par toutes les personnes rencontrées pour la réflexion collective sur le système de formation des ECSR.

Si l'on totalise les centres de formation couverts par les deux enquêtes (quantitative et qualitative) le travail présenté s'appuie finalement sur la connaissance – quantitative ou qualitative – de 37 centres, soit plus d'un tiers (37 %) des établissements de formation. Dans la présentation des résultats, les observations tirées des deux enquêtes sont confrontés les uns aux autres et interprétés à la lumière des entretiens réalisés avec les professionnels. Dans un premier temps sont présentées les caractéristiques saillantes de ces organisations, en termes d'activité, d'organisation et de moyens. Puis sera abordée la question des publics des centres : caractéristiques, modes de recrutement, moyens de financement. Dans une troisième partie – la plus substantielle - la réflexion portera sur les équipes pédagogiques, l'organisation des enseignements, les contenus des formations et l'évaluation des candidats. Enfin, au chapitre 4 est laissé aux professionnels le soin de tirer les enseignements de leur pratique professionnelle et de formuler leur opinion, voire leurs propositions, sur une architecture renouvelée des filières de formation, des diplômes et des contenus pédagogiques pour une meilleure préparation des ECSR à la transmission de comportements routiers sécurisés. Le texte est volontairement généreux en citations précises de manière à restituer aux acteurs publics et privés concernés un matériau utile à l'élaboration de leurs réflexions et de leurs projets.

1. LES CENTRES DE FORMATION : L'ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE PRÉCAIRE D'UNE ACTIVITÉ « SAISONNIÈRE »

Quels sont les ressorts de la création – ou de la reprise – d'un centre de formation d'ECSR ? Comment se construisent les équilibres économiques des établissements d'enseignement ? Quelles ressources mobilisent-ils ? L'activité de formation des ECSR assure-t-elle, à elle seule, la survie des CF ? Quel est leur pérennité ? Ces questions surgissent au premier contact avec les établissements de formation et avec leurs responsables.

1.1. Les ressorts de la création ou de la reprise d'un centre de formation

Il n'y a pas de profil type des centres de formation. Outre par leur taille (mesurée en nombre d'élèves ou d'enseignants), ils se différencient par le projet qui a présidé à leur naissance et, corrélativement, par leur plus ou moins grande intégration dans d'autres structures économiques et/ou sociales. De ce dernier point de vue, on peut toutefois distinguer, en première approximation, deux grandes configurations :

Degré d'intégration des centres de formations dans les ECSR

	Structure juridique	Création/Reprise
Centre A	Adossé à 4 ECSR	Repris. Origine 1997
Centre B	Adossé à 3 ECSR, mais 2 sociétés séparées (pour que le centre travaille hors TVA). L'exploitant gère par ailleurs un centre de formation transport régional (100 personnes)	Créé en 1978. Repris.
Centre C	Groupement d'établissements publics locaux d'enseignement	Créé en 1989 en partenariat avec une ECSR
Centre D	Adossé à 3 ECSR. 1 seule SA.	Repris en 2001 (ex centre CNPA)
Centre E	Centre indépendant (a vendu son ECSR)	Créé en 1981
Centre F	Adossé à une ECSR	Créé en 1985
Centre G	Adossé à une ECSR + L'exploitant gère aussi un centre de formation transport régional (100 personnes)	Repris avec l'ECSR (ex centre Greta). 1997
Centre H	Pas d'ECSR : SARL centre de formation professionnelle	Créé en 1999 avec conventionnement région
Centre I	Pas d'ECSR : structure associative	Créé. Agrément 1998. En activité depuis 2004
Centre J	Adossé à une ECSR	Repris en 2000
Centre K	Adossé à une ECSR	Créé 1982
Centre L	Adossé à une ECSR	Créé en 1969

Source : enquête qualitative LEST

- les centres « intégrés » dans une école de conduite, sans doute les plus nombreux ; une de leur caractéristique est de partager des moyens et des ressources avec cette entité économique ;
- les centres « indépendants », qui doivent mobiliser les moyens de leur formation de toute autre manière³⁴.

La question de l'indépendance des centres vis à vis des écoles de conduite n'était pas directement posée dans le questionnaire d'enquête. Néanmoins, les entités juridiques interrogées devaient fournir, de manière assez

34 Bien entendu, un centre de formation a toujours le statut d'école de conduite. Les centres « indépendants » - au sens où nous l'entendons d'indépendance de moyens et de résultats vis à vis d'une ECSR - ne fournissent pas de prestations payantes de préparation au permis de conduire.

détaillée, les effectifs de leur personnel (par diplôme : BEPECASER, BAFM, autres) ; par ailleurs, ils devaient indiquer les formateurs mobilisés pour chaque formation : admissibilité BEPECASER, admission BEPECASER, admissibilité BAFM, admission BAFM. La confrontation fine de ces deux états fournit une indication, au moins grossière, sur le rapport arithmétique entre les centres « indépendants » et les centres adossés à des ECSR : il est proche de un. En revanche, dans l'échantillon de l'enquête qualitative on trouve un centre « indépendant » pour deux « intégrés ». En restant prudent, nous dirons donc que les centres « indépendants » représentent entre un tiers et la moitié de l'ensemble des établissements de formation.

1.1.1. Les centres « intégrés » dans des ECSR

Dans cette configuration – qui regroupe néanmoins des cas de figure assez diversifiés notamment du point de vue de la détention ou non du BAFM par l'exploitant³⁵ et de son appartenance effective à l'équipe pédagogique -, l'entreprise gère en général plusieurs pôles économiques fondés sur des activités diverses liées à la conduite automobile et à la SR. Pour autant, le suivi économique et financier de chacun des pôles peut très bien être assuré séparément. De même, chaque pôle peut faire l'objet d'une entité juridique distincte : dans plusieurs cas, telle est la solution adoptée pour obtenir l'exonération de TVA de celles de leurs activités entrant dans le champ de la formation professionnelle ainsi que pour les prestations de service et les biens qui y sont directement liés. Dans la plupart des cas, si l'équilibre économique du CF est surveillé de près par l'exploitant, l'enjeu de la formation de formateurs est sans doute moins crucial pour l'entreprise que dans le cas de centres « indépendants ».

Les situations rencontrées se partagent à peu près à part égale entre les cas de « reprise » de CF existants – soit lors de l'achat de leur ECSR, soit en profitant d'une opportunité spécifique - et les cas de création. Les créations, toutefois, sont généralement anciennes. Outre l'amélioration de l'image de marque de l'entreprise ou la complétude de l'insertion dans le milieu professionnel le « turnover des moniteurs » peut être un des ressorts de la reprise ou de la création d'un centre « intégré » :

« Pour nous, si vous voulez, d'un point de vue professionnel, en tant qu'AE, le CF c'est un peu une finalité ; parce que, pour en revenir à cette histoire « d'où viennent les moniteurs ? », on ne sait pas d'où ils viennent, mais on ne sait pas combien de temps ils vont rester, on ne sait pas ce qu'ils feront par la suite, donc ce sont des gens qui sont passage. Le turn-over est à peu près de 3 ans, 4 ans. Peut-être sont-ils un peu plus stables aujourd'hui du fait de la difficulté d'emploi, peut-être, mais le turn-over reste très, très important. Donc pour nous c'était une opportunité de reprendre ce centre, parce que nos écoles comme ça ont de la main d'œuvre, on boucle la boucle. Le centre bénéficie de toute la logistique derrière de nos ECSR : logistique au niveau main d'œuvre, humaine (si on a besoin d'élèves tests, si on a besoin de faire tourner les moniteurs), logistique au niveau du matériel ; et puis on sait ce que les futurs patrons attendent également des personnes formées. Donc ça nous permet d'orienter un peu vers la profession la formation BEPECASER, formation qui est relativement en dehors des terrains et malheureusement pas appropriée comme beaucoup de formations. Donc ça nous permet d'emmener les gens touchés d'un peu plus près le métier. Le secrétariat du CF, je m'en occupe moi-même. » [Exploitant, centre intégré]

Sur les plans économique et organisationnel, les avantages de l'« intégration » des CF dans une école de conduite sont assez identifiables :

- La mise en commun et la meilleure rentabilisation des matériels entre les différents pôles de l'entreprise : une partie des bâtiments, les matériels informatiques, les matériels pédagogiques (simulateurs, équipement audiovisuel) et surtout les véhicules : les véhicules des CF tournent assez peu et sont en outre mobilisés sur une fraction seulement de l'année.
- La mise en commun de moyens humains : les enseignants BEPECASER de l'école de conduite sont éventuellement mobilisables sur les formations, en particulier les moniteurs 2 roues ou groupe lourd³⁶ ; les tâches administratives, d'accueil et de gestion peuvent aussi être partagées.

35 Selon l'enquête quantitative, moins de la moitié (40 %) des exploitants de centres « intégrés » détiendrait le BAFM.

36 Mais certains centres intégrés les mobilisent également pour la partie « tronc commun ».

- La plus grande flexibilité organisationnelle des formateurs (BAFM), mobilisables sur d'autres pôles d'activité de l'entreprise en période basse d'activité d'enseignement en centre.
- La disponibilité d'élèves test, si nécessaires à la formation des ECSR, et la meilleure adéquation de leur niveau d'apprentissage aux différentes étapes de la formation BEPECASER.
- La possibilité de ne pas assurer tout ou partie des formations lorsque la demande est basse, ou nulle : les formateurs peuvent être utilisés à d'autres tâches au sein de l'entreprise.
- En cas d'intégration de l'entreprise au sein d'un grand réseau, la capitalisation de connaissances et de compétences, l'animation de la réflexion pédagogique, voire le bénéfice d'expériences ou de supports pédagogiques. Nous verrons d'ailleurs que l'appartenance à un réseau important introduit une différenciation nette entre les centres intégrés : les CF intégrés dans de très petites ECSR – en particulier ceux pour lesquels l'ECSR n'est qu'une activité accessoire par rapport au CF - affichent parfois la même distance par rapport au milieu professionnel des ECSR que les CF « indépendants ».

1.1.2. Les centres « indépendants ».

Comme dans la situation précédente, ce cas de figure regroupe des situations variées, notamment si on les observe du point de vue des ressorts du projet d'entreprise. Leur point commun est de ne pas avoir de prise directe sur le marché du permis de conduire, noyau dur de la profession. On peut distinguer au moins deux configurations :

- des centres intégrés dans des organisations importantes, mais ne développant pas d'offre directe de formation sur le marché du permis de conduire et relativement indépendants, en structure, de la profession :
 - par exemple, les GRETA (Groupement d'établissements publics locaux d'enseignement), établissements publics constituant le réseau du service public de la formation continue. Quatre au moins en France interviennent (partiellement ou en totalité) dans des formations BEPECASER. Globalement, leur financement est équilibré à 50 % entre le privé et le public (État, Région, etc.) avec tendance au développement de l'autofinancement. Il s'agit de grosses structures, entièrement dédiées à la formation et, partant, disposant de ressources humaines nombreuses et diversifiées (formateurs spécialisés pour une large gamme de disciplines). Dans le Greta visité – qui participe à la formation BEPECASER en partenariat avec une ECSR – c'est, au départ, le respect de sa mission naturelle (« monter des formations ») joint à la préexistence au sein de l'établissement de compétences sécurité routière (plusieurs formateurs titulaires du BAFM) qui a constitué le ressort de la demande d'agrément :

« Nous, on est conseillers en formation continue, puisque c'est le titre, il y en a trois à quatre par GRETA qui sont chargés de développer ; mais développer, c'est un concept qui englobe un peu tout, c'est fédérer des gens pour monter des actions de formation qui correspondent à des besoins bien entendu, sinon elle meurt. Alors je fais un peu court..... Singulièrement, c'était pas mon premier poste, quand je suis arrivé dans ce GRETA, moi j'aime bien regarder un peu ce qui s'est passé avant, l'histoire, etc., et je me suis aperçu qu'on avait des BAFM, dans le GRETA, adossés au lycée M. qui est le lycée de l'automobile ; mais des gens vieillissants, partis en retraite, etc... Et je me suis dit : tiens, c'est une énergie et des compétences qui sont finies, perdues, etc., mais cette idée d'associer l'automobile à la sécurité m'est venue. Et, bon, je ne vous raconte pas tout, j'ai rencontré des gens de la SR et on s'est mis à travailler ensemble, mais sur de la communication. Donc j'ai beaucoup participé aux travaux du PDASR, tout ce qui a été initié et qui était plus florissant il y a quelques années qu'aujourd'hui, honnêtement. Sur ce, sont arrivés les prémisses du permis à points, avec chercher des éléments de re-médiation aux infractionnistes ; et on a monté les premiers stages conducteurs infractionnistes, avant que le permis à points n'existe. Alors avec le parquet, on a fait beaucoup sur les infractions mineures à l'époque, et puis on a fait plein de choses, y compris des projets qui n'ont pas[...]...enfin, on a fait plein de choses passionnantes, intéressantes et qui tournaient autour de : comment, par la pédagogie, par le dialogue, j'emploie des mots simples, par des stages de mise en situation, de réflexion, de confrontation, d'écoute de l'autre, etc., etc., on pouvait faire autre chose que sanction, point, un

point c'est tout. Donc j'ai fait travailler ces gens là, ces anciens, et puis des psychologues. ...[...]... Et on m'a dit, donc une conversation avec ces gens-là, pourquoi ne pas monter le BEPECASER ? Ce que j'ai fait, en m'adossant à une AE... » [Directeur, centre «indépendant»].

- Un deuxième exemple de CF indépendant mais intégré dans une structure³⁷, associative celle-là, est fourni par l'Automobile Club étudié, le seul en France aujourd'hui à assurer des formations d'ECSR. Sa mise en mouvement en tant qu'acteur de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière est un moyen naturel de défendre ses adhérents, les automobilistes³⁸ :

« Ben tout simplement, nous, notre rôle premier, c'est la défense de l'automobiliste, d'accord ? Dans notre fonctionnement, quand on s'est mis aux stages PP, on s'est dits : c'est complémentaire à notre activité, c'est à dire c'est un devoir d'information. Et on a fonctionné pour tout pareil, c'est à dire la gestion du risque routier en milieu professionnel, on contribue dans ce milieu professionnel qui est l'automobile : la formation taxi ; on contribue aussi dans ce milieu professionnel qui est l'automobile ; et le BEPECASER, c'est exactement la même chose, c'est justement :ben aujourd'hui, on parle de SR, mais il faut aller à la source, et la source c'est faire autant que possible un bon enseignement au futur enseignant de la conduite, pour que lui, dans sa démarche pédagogique, il agisse sur les comportements du futur conducteur. La démarche de l'AC a été celle là ; c'est pour ça qu'aujourd'hui on Touche vraiment à toutes les formations qui sont liées à l'automobile... »

- Toujours à des fins didactiques, on peut distinguer enfin les CF véritablement « indépendants ». Il s'agit, dans les deux cas rencontrés sur le terrain, de formateurs de formateurs, titulaires du BAFM, qui ont définitivement opté pour la formation, en indépendance, des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.
- Dans un cas il s'agit d'une personne de 61 ans titulaire du CAPP depuis 1970 et du BAFM depuis 30 ans. Après avoir enseigné pour le permis de conduire dans sa propre ECSR, deux expériences salariées successives non réussies (fermeture du centre) dans deux CF le conduisent, en 1981, à monter son propre centre et son ECSR. Depuis 4 ans, il a revendu son ECSR et consacre, comme seul formateur, toute son activité au CF.
- Le second cas concerne une femme, 45 ans, titulaire très jeune du CAPEC. Après avoir « enseigné pendant 10 ans, à la fois en voiture et en moto, oui, comme salariée, uniquement comme salariée, et dans plusieurs régions de France », elle obtient le BAFCRI, puis le BAFM et se remet à « parcourir la France » pour intervenir en formation d'ECSR dans différents CF. L'opportunité lui est donnée en 1999 de créer les deux centres qu'elle anime aujourd'hui – dans deux régions différentes, mais voisines -, assistée d'une formatrice BAFM salariée à temps complet et d'une seconde intervenante BAFM en CDD à temps partiel. Ses motivations pour monter ses propres formations sont clairement liées à l'évitement d'un milieu professionnel qu'elle a bien connu :

« Alors moi, mon choix a été de ne pas ouvrir d'ECSR, parce que je n'avais pas du tout envie de le faire déjà, c'est quelque chose que je n'aime pas du tout, parce que je ne vous cache pas que la guéguerre du milieu entre les ECSR, les tarifs de prix, les machins, etc., moi j'ai vécu ça, j'étais quand même enseignante de la conduite, j'ai passé mon CAPEC en 1981... » [Propriétaire et formatrice, centre «indépendant»].

Outre sa justification positive classique sur le mode de la vocation (la « passion pour la pédagogie ») le ressort, plus négatif, de la création d'un centre «indépendant» est à peu près résumé dans cette citation : il s'agit, bien souvent, de tenter d'échapper à une activité qui, finalement, évoque souffrance et pénibilité (celle d'ECSR), voire à un milieu professionnel dont l'on souhaite se différencier, celui où règnent concurrence et « guéguerre du milieu » : ainsi, cet autre indépendant narre-t-il, non sans une certaine violence, l'altercation qui l'a opposé à ce milieu professionnel autour d'un centre d'examen :

37 Les centres AFT de formation transport pourraient se ranger également dans cette catégorie.

38 Et le responsable pédagogique du centre d'ajouter : «...un des présidents des Automobile Clubs en 1923 a créé le premier code de la route, ça faisait 10 articles, c'était une initiative des Automobiles Clubs... ».

« ...moi j'ai hurlé : 'ici, il n'y a que des marchands de beignets'. Il n'y a personne qui est venu me dire : 'monsieur, moi je suis examinateur'. Il y a un formateurs qui hurle ça, j'amène trois personnes et je leur dis : 'monsieur, vous voulez répéter ce que vous venez de dire, devant témoins', et ça va loin ; parce que moi je ne suis pas marchand de beignets » [BAFM, centre E].

La motivation purement économique, en tout cas, n'est jamais évoquée.

Face à ce qu'elle procure d'autonomie et, peut-être, de perspectives de réalisation de soi dans une activité que l'on valorise, l'« indépendance » des centres charrie avec elle certains des handicaps que n'ont pas les centres « intégrés » :

- la nécessité de rentabiliser, sur la seule activité du centre les moyens matériels nécessaires à la réalisation du projet pédagogique : salles de cours, matériels pédagogiques, équipements informatiques, pistes éventuellement. Les véhicules, par exemple, sont achetés ou loués par le centre (hormis, dans le seul cas rencontré où le centre établit un partenariat avec une ECSR) et ne s'amortissent que sur la base d'un usage annuel limité : « maintenant je suis obligé d'avoir deux véhicules en permanence, j'ai une Clio et une Modus, des véhicules que je tire jusqu'au bout, jusqu'à 6 ans ; et au bout de 6 ans j'ai des véhicules qui font 50 000 Kms, c'est à dire que ce que fait l'ECSR en un an, moi je le fais en 6 ans » ;
- l'obligation de mobiliser les ressources humaines et d'amortir la masse salariale (lorsqu'il y a un ou plusieurs intervenants salariés) sur la base de la seule activité du centre : activités pédagogiques, mais aussi administratives, etc. Lorsque cette activité est saisonnière, comme le sont les formations BEPECASER, BAFM, IPCSR, etc., les intervenants ont alors, par la force des choses, un statut précaire : CDD, ou travail à temps incomplet, etc. ;
- l'absence de préparation au permis de conduire prive le centre de la flexibilité organisationnelle que peut éventuellement organiser un centre « intégré » ;
- la nécessité de se procurer, auprès d'ECSR proches, des élèves test aux dates requises par le programme de formation et de niveau adapté à la phase du cursus d'enseignement :

« ...enfin, le fait d'avoir une école de conduite en interne, disons que ça serait plus facile au niveau de la progression. Parce que quelquefois, par exemple si on a travaillé les objectifs d'étape 1, quelquefois l'auto-école vous envoie un élève étape 2 . Alors c'est toujours embêtant, parce qu'ils n'ont pas eu les objectifs de l'étape 2 encore, voilà. Alors qu'en interne on peut le suivre ça, et on a des élèves test adaptés » [BAFM, centre « indépendant »].

Et dans un autre centre : «.....Et on a le problème des élèves tests...c'est à dire que soit on fait appel aux AE et ils nous collent les rogatons, enfin ceux qui traînent depuis je ne sais pas combien de temps, enfin les cas sociaux quoi, et pour des jeunes qui débutent, c'est très difficile. » [BAFM, centre « indépendant »].

Finalement, aux deux configurations grossièrement dessinées correspondent deux postures assez différentes pour gérer une activité économique d'enseignement dont les caractéristiques sont, sur bien des points, originales.

1.2. La gestion économique d'une activité d'enseignement « saisonnière »

1.2.1. Les particularités de la formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière

Le cœur du métier des centres de formation consiste à fournir une prestation payante – pratique et théorique – d'enseignement, soit à de futurs enseignants de la conduite et de la sécurité routière, dans le cadre du BEPECASER, soit à d'actuels enseignants désirant obtenir le titre leur permettant de former eux-mêmes des ECSR ou d'accéder – plus récemment et moyennant une formation complémentaire de 5 semaines à l'INSERR – à l'animation de stages « permis à points », dans le cadre du BAFM.

Dans leur gestion économique comme dans l'organisation du travail, la majorité des centres sont confrontés à deux caractéristiques saillantes de ces formations : leur courte durée, liée à un faible étalement sur une

année calendaire ; et la variabilité d'une année sur l'autre des effectifs – souvent réduits - inscrits au cursus. On pourrait en rajouter une troisième, mais plus commune celle-là à d'autres types d'enseignements, la variation, d'une année sur l'autre, du niveau des élèves.

1.2.1.1. La courte durée et le faible étalement des formations sur l'année

Pour prendre la formation BEPECASER, la plus répandue dans les centres (un seul centre préparant au BAFM à répondu à l'enquête quantitative, deux à l'enquête qualitative), elle se décompose en deux, voire trois étapes, pour le tronc commun ; en une seule pour les mentions deux roues et groupe lourd, éventuellement préparée par le centre :

- La préparation aux épreuves d'admissibilité du tronc commun : sa durée est en moyenne de 156 heures, d'après l'enquête statistique, variant entre 70 et 420 heures (valeurs extrêmes déclarées). Dans un emploi du temps type (centre B, par exemple), elle est de 120 heures et s'étale sur 4 semaines, d'octobre à novembre, à raison de 30 heures par semaine.
- La préparation aux épreuves d'admission du tronc commun : les textes précisent que sa durée doit être au minimum de 600 heures, dont 60 heures de stages pratiques en auto-école et 60 heures dans un ou plusieurs organismes ayant un lien avec l'automobile ou la sécurité routière ; sa durée déclarée dans l'enquête est en moyenne de 705 heures, avec une variation extrême entre 600 heures et 860 heures. Dans un emploi du temps type (centre B) elle est de 690 heures, dont 550 en centre de formation et 140 en entreprise, à raison de 30 heures par semaine en centre de décembre à mai.
- Éventuellement – mais un centre sur trois seulement effectue cette préparation – la préparation au contrôle de niveau organisée pour les élèves ne détenant pas les diplômes requis : sa durée moyenne dans l'enquête est de 64 heures, variant entre 35 et 120 heures selon les centres. Dans l'exemple type choisi, elle est de 48 heures sur 4 semaines, à raison de 12 heures par semaine, entre septembre et octobre.

Les durées de formation BEPECASER

Admissibilité		Admission	
120 h ou moins	33	650 h ou moins	24
121 h à 150 h	29	651 h à 750 h	52
151 h à 420 h	38	750 h à 860 h	24
total	100	total	100

Source : enquête quantitative LEST

- La mention deux roues est préparée, en moyenne, en 192 heures par les centres, entre les deux valeurs extrêmes déclarées : 160 h et 235 heures.
- La mention groupe lourd se prépare en moyenne en 260 heures, durée variant selon les quelques centres ayant répondu à l'enquête entre 240 et 310 heures.

Si tous les centres ayant répondu au questionnaire effectuent bien la préparation à l'admissibilité et à l'admission au BEPECASER « tronc commun », et plus rarement au contrôle de niveau (35 %), près de la moitié ne préparent à aucune des deux mentions, un gros tiers préparent aussi à la mention « deux roues », 8 % préparent à la seule mention « groupe lourd » et un peu plus de 10 % préparent aussi aux deux mentions.³⁹

³⁹ Finalement, un seul centre déclare dispenser les 5 formations citées dans le questionnaire : « contrôle de niveau », « admissibilité », « admission », « mention deux roues », « mention groupe lourd ».

Préparation au BEPECASER : étapes et options

<i>Dispensez-vous les formations pour....</i>	oui %	non %
Contrôle de niveau	35	65
Admissibilité	100	0
Admission	100	0
Mention 2R	46	54
Mention GL	19	81

Source : enquête quantitative LEST

On peut donc dire que la majorité des centres de formation – ceux qui n’effectuent ni contrôles de niveau, ni mentions, ni préparation au BAFM⁴⁰ - ont une activité réduite sur l’année : la formation occupe un maximum de neuf mois, et de manière discontinue puisque, dans cet intervalle, les élèves effectuent, en moyenne, 140 heures de stages en entreprise extérieure.

1.2.1.2. Des classes d’élèves de taille relativement réduite et variable d’une année à l’autre

Une deuxième caractéristique des CF est d’accueillir en formation un nombre d’élèves relativement réduit et variable d’une année à l’autre, voire d’un cycle pluriannuel à l’autre. Cette variabilité et la relative imprévisibilité qui lui est attachée ont partie liée avec les modes d’orientation et de financement des élèves et des formations.

Dans l’enquête statistique, les centres étaient priés d’indiquer pour chacune des années 2004, 2005 et 2006 les effectifs d’élèves inscrits en formation pour chacune des cinq étapes et options du BEPECASER. On peut tenir, pour chaque centre, le total des élèves en admissibilité « tronc commun », en mention 2 roues et en mention groupe lourd comme un indicateur fiable de la charge pédagogique de chaque établissement. Les 24 centres de formation ayant intégralement rempli ce tableau ont donc accueilli au total 536 élèves en 2004 (soit 24,4 élèves par centre), 546 en 2005 (22,8 élèves par centre) et 649 en 2006 (soit 27 élèves par centre).

Les effectifs d’élèves accueillis*

	En moyenne annuelle sur 3 ans	Sur la seule année 2006
ayant accueilli	Nombre de centres (%)	Nombre de centres (%)
<= 15 élèves	30,4	18,2
16 à 20	17,4	9,1
21 à 30	27,5	24,2
31 à 40	10,1	9,1
41 à 50	7,2	6,1
51 à 69	5,8	3,0
70 à 100	1,4	3,0
	100	100

* admissibilité + 2 roues + Groupe Lourd

Source : enquête quantitative LEST

40 Peu de centres préparent au BAFM et, parmi eux, la plupart ne le font que les années où ils parviennent à réunir un nombre suffisant de candidats. Dans les centres couverts par l’enquête qualitative la durée de la formation est généralement de 360 heures, le plus souvent étalée sur 12 mois, de mars à février (9 mois de préparation à l’admissibilité et 3 mois de préparation à l’admission), à raison de 4 jours par mois. Cet étalement d’une durée de formation très courte renvoie à la nature professionnelle du public formé. Cependant, dans un autre cas, la formation est concentrée sur une période un peu plus courte, de 8 mois, entre mai et décembre.

Les centres de formation sont hétérogènes du point de vue de la taille moyenne de leurs publics annuels.

Nombre d'élèves par centre

	Nombre d'élèves par centre (moyenne sur trois ans)		
	Moyenne	Observation minimale	Observation maximale
Contrôle de niveau*	3	1	9
Admissibilité	20	6	51
Admission	16	7	34
Mention 2 roues*	7	3	15
Mention Groupe lourd*	8	5	12

Ces valeurs moyennes sont calculées ici sur la base des seuls centres effectuant ces formations

Presque la moitié des centres (48,8 %) ont au plus 20 élèves. Ils sont encore près d'un tiers (30,4 %) à compter au maximum 15 élèves, mentions comprises. Pour la seule présentation à l'admission « tronc commun » (qui couvre la période d'activité la plus longue), le nombre moyen d'élèves est de 16 : certains centres préparent 5 ou 6 personnes seulement. On retrouve en PACA et dans les cinq autres centres visités lors de l'enquête qualitative des classes de taille à peu près comparable : entre 10 élèves présentés à l'admission « tronc commun » pour le plus petit centre et 32 pour le plus gros.

Nombre d'élèves par centre (admission)

	Candidats présentés session 2006/2007
Centre A	21 à l'admission
Centre B	19 à l'admission
Centres B + C	25 à l'admission
Centre D	32 à l'admission
Centre E	10 à l'admission
Centre F	18 à l'admission
Centre G	17 à l'admission
Centre H	1er établissement : 18 à l'admission 2ème établissement : 10 à l'admission
Centre I	12 à l'admission
Centre J	28 à l'admission
Centre K	21 à l'admission
Centre L	31 à l'admission

Source : enquête qualitative LEST

La faiblesse, parfois, des effectifs de candidats – notamment pour les mentions, ou pour la préparation au BAFM – amène bien souvent les responsables de centres à annuler des formations, ou à n'en organiser certaines qu'une année sur deux, ou encore à monter des sessions pour 3 ou 4 élèves : tel est le cas fréquent pour les mentions deux roues et groupe lourd.

La taille des centres n'est cependant pas entièrement liée à la demande de formation. Deux facteurs viennent nuancer quelque peu l'aspect « subi » de cette situation :

- D'une part, pour des raisons strictement pédagogiques, tenant à la qualité des enseignements, ou encore matérielles, tenant à la taille des salles de cours, les CF sont parfois amenés à limiter volontairement le nombre d'élèves lors de l'inscription :

« Alors on a une politique aussi : on ne prend pas au delà d'un certain nombre, on plafonnera toujours à maximum 19 personnes, parce qu'après ça devient, moi j'appelle ça des usines à BEPECASER, et on ne fait pas de la qualité en termes de formation. Après il faut choisir, c'est ou le budget, ou la qualité. Donc nous on est plus sur la qualité pour l'instant » [BAFM, centre <indépendant>].

- D'autre part, un des effets pervers de la difficulté des centres à assurer leur viabilité économique est de les pousser à développer, pour subsister, d'autres activités au détriment de celles de formation de formateurs stricto sensu. Tel est le cas, nous le verrons, lorsque, soit les centres eux-mêmes, soit leurs formateurs, développent une activité importante en centres de permis à points. On est là dans la situation quelque peu inextricable qu'un formateur résume par l'image du « serpent qui se mord la queue ».

Lorsque l'on pose directement la question du seuil de rentabilité d'une formation BEPECASER tronc commun, la majorité des centres employant un BAFM salarié indiquent qu'il est atteint dans une fourchette moyenne de 18 à 20 élèves par session. Même si, pour ce BAFM « indépendant », seul formateur dans son centre, on peut s'en sortir avec 10 ou 12 élèves, mais à la double condition, d'une part de ne « pas compter ses heures », d'autre part de compléter son revenu par l'exercice d'autres activités parallèles :

« Ha non, mais le seuil de rentabilité...moi je ne compte pas mes heure. Mais moi je mange. J'ai une secrétaire 24 heures par semaine, mais cette secrétaire, c'est grâce au permis à points, il faut le savoir. Parce que j'ai travaillé pendant....de 1991 à 2004 j'ai travaillé tout seul, pratiquement : je faisais tout. Alors, si vous ne comptez pas vos heures, même si c'est des heures pas rentables, malgré tout on s'en sort bien sûr, mais on ne compte pas les heures » [BAFM, propriétaire et seul formateur d'un centre « indépendant »]

Outre leur petite taille, en moyenne, en nombre d'élèves, les CF affrontent une demande de formation d'importance variable selon les années. Plusieurs responsables en font état, tel ce petit centre en région PACA, dont les effectifs peuvent varier d'un tiers (de 10 à 15 élèves) d'une année sur l'autre. Si la concurrence entre les CF peut parfois jouer dans le sens de cette variabilité, la raison la plus fréquente tient à la fois au travail d'orientation et d'information et aux actions de financement des instances publiques : ANPE, Assedic, conseil régional, conseil général, etc. Les agences locales, d'une part, paraissent inscrire de manière assez peu constante les formations au BEPECASER dans leur offre de formation. Les conseils régionaux de leur côté – financeurs devenus majeurs dans le domaine de la formation des ECSR – révisent de manière récurrente l'habilitation des CF. Plusieurs centres ont ainsi « perdu » d'une année sur l'autre une douzaine de places financées par la région et, avec elles, des aides Assedic aux stagiaires. Le jeu est cependant à somme nulle : si certains centres « perdent » ces financements, d'autres à l'inverse les « gagnent ».

« Je sais que je ne le fais plus, je ne réponds plus d'ailleurs aux appels d'offre de la Région, parce que pendant trois ans j'ai eu la convention Région, et puis après je ne l'ai plus eue ; pendant trois années j'ai continué à répondre aux appels d'offre, et je n'ai jamais rien obtenu, donc aujourd'hui je ne réponds même plus à ça....[...]... Ceux qui sont demandeurs d'emploi, ben quand ils sont à l'ANPE on va leur dire : ha oui mais il n'y pas de convention Région, donc on ne peut rien faire, et donc déjà au départ ils sont bloqués en termes de financements parce qu'il n'y a pas la convention région. Ou alors de temps, il y en a un. C'est vrai que ça bloque énormément » [BAFM, centre « intégré »].

« Dans les dernières années, nous avons subi les vicissitudes des aides gouvernementales : une année on vous aide, une année on ne vous aide pas, une année on aide les jeunes, une année on aide les vieux, une année on aide personne, une année il faut avoir un contrat, une année il ne le faut pas ... vous savez, les classes région, une année vous les avez, une année vous ne les avez pas ; vous avez des classes régions, les ASSEDIC vous envoient du monde, vous n'avez pas de classes région, les Assedic ne vous envoient personne, vous mourrez ; donc, voilà les problèmes que nous rencontrons, côté financement.» [Exploitant, centre « intégré »]

1.2.2. Gérer la saisonnalité, gérer les aléas : l'entreprise flexible.

Ces deux caractéristiques de l'organisation de la formation actuelle des ECSR ont des incidences à la fois en termes de gestion des ressources humaines des centres (gestion des enseignants) et de stabilité de la structure dans le temps.

1.2.2.1. Risques économiques pour le centre, risques pour l'emploi des enseignants.

Les risques de mortalité des centres dans ces conditions ne sont pas négligeables ; en particulier de ceux d'entre eux qui ne peuvent pas se rabattre aisément sur d'autres activités lucratives (enseignement de la conduite ou autres). Ils sont illustrés par cette formatrice, BAFM, qui a créé, voici 8 ans, deux établissements de formation sur la base de financements régionaux, instables et peu prévisibles dans leur récurrence, selon elle :

« J'étais en train de me dire...en fait...[...]...je suis rentrée dans la précarité quand j'ai été diplômée BAFM...Ha oui, bien sûr, tous les jours on se pose la question, et tous les ans on se remet en cause...[...]...parce que, quelle est la certitude de ce que j'aie des gens qui vont être en Fongecif, en financement perso, etc.... ? Qu'est-ce que je vais avoir ? D'ailleurs, là, je ne suis même pas sûre l'année prochaine de tenir une formation sur [son 2^{ème} établissement]...[...]... ici, ce n'est pas pérennisé puisque chaque année on remet les dés sur la table, hein, mais enfin bon, ils sont remis avec le conseil régional depuis 1999, donc, bon. Maintenant, si le conseil régional arrête, si là je suis rejetée – puisqu'on attend la réponse là, le 29 -, à partir de ce moment là, je ne sais pas du tout ce qu'il va advenir. Et moi les frais de structure vont être à ce moment-là beaucoup trop lourds si j'ai simplement un groupe de 5 ou 6 ou 7 personnes ; parce que je ne fais auto-école à côté, etc. » [BAFM, centre « indépendant »]

On connaît peu la démographie des centres de formation. Une exploitation des fichiers administratifs d'agrément des centres permettrait sans doute d'analyser plus finement la natalité et la mortalité de ces entreprises, donc leur degré de pérennité. L'enquête statistique ne pouvait viser aussi cet objet ; elle a seulement permis, pour les répondants, d'observer la répartition des CF par ancienneté de l'agrément préfectoral autorisant à former au BEPECASER.

L'ancienneté des formations BEPECASER

Ancienneté de l'agrément préfectoral BEPECASER	
>= 20 ans	18,8
15 - 19 ans	31,3
10 - 14 ans	12,5
5 - 9 ans	31,3
<5 ans	6,3
TOTAL	100

Source : enquête quantitative LEST

L'ancienneté moyenne des agréments est autour de 14 ans. Si l'on rapproche ce résultat du nombre d'agrément délivrés annuellement selon le MT⁴¹ (27 en 2004 et 10 en 2005), on peut faire l'hypothèse de la coexistence d'un noyau relativement stable de centres (50 % des CF ont au moins 15 ans) et d'une nébuleuse de centres beaucoup plus précaires⁴². L'ancienneté d'un centre n'allant pas obligatoirement de pair avec la stabilité de son équipe dirigeante ni de ses formateurs : les centres peuvent être cédés ou transmis, isolément ou en bloc (avec l'école de conduite intégrée, par exemple), tantôt en raison de difficultés économiques, tantôt pour raison de cessation d'activité.

Ce BAFM de la région PACA par exemple – propriétaire de son centre de formation et d'une petite école de conduite et de sécurité routière – envisage sa retraite professionnelle dans un proche avenir. Il a donc transmis son école de conduite à sa fille et anticipe la cession du centre à un des enseignants de la conduite de l'ECSR ; ce dernier prépare actuellement une licence de sécurité routière, en vue de passer le BAFM : *« Je compte un peu sur mon collègue à qui je vais faire passer le BAFM pour la continuité, pour la*

41 Voir « La lettre de l'éducation routière », mars 2006, N°12.

42 Cette hypothèse doit cependant être nuancée par le fait qu'à chaque agrément délivré ne correspond pas obligatoirement un nouveau centre en fonctionnement. Par exemple, en région PACA, deux centres ont maintenus leur agrément par renouvellement jusqu'à une date récente sans jamais organiser de formations ; deux autres en ont obtenu un au cours des dernières années sans pour autant l'utiliser. Un seul des quatre a aujourd'hui un agrément « dormant », c'est à dire non utilisé. Autrement dit, sur les 10, 20 ou 30 agréments délivrés une année donnée, une fraction non négligeable d'entre eux peuvent rester « dormants » plusieurs années, puis être ou non renouvelés.

transmission d'entreprise. Oui il est plus jeune, il a 35 ans... ». Opération dont il ne tirera que très peu de profit, tant la valeur marchande intrinsèque de son établissement est faible : «Ca ne vaut rien. Oui, je suis locataire. Au niveau matériel ? Moi il est passé un temps je travaillais avec le freinographe là, on avait mis ça en place pour les formations post-permis, c'était un outil intéressant. Mais c'est tout quoi, il n'y a rien d'autre, à part tout ce qui est informatique ou autres » [BAFM, petit centre « intégré »].

Une manière tout aussi indirecte de toucher du doigt l'instabilité des CF à moyen et long terme consiste à observer les itinéraires biographiques des formateurs, BAFM responsables de centres ou salariés en région Paca. On peut résumer quelques uns des parcours qu'il a été possible de reconstituer par l'enquête qualitative. Certains d'entre eux sont éloquentes sur les difficultés d'assurer une continuité dans la carrière professionnelle de formateur de formateurs en conduite automobile et sécurité routière. Ils témoignent en outre de la grande diversité des expériences professionnelles des enseignants en CF.

La carrière des BAFM n'est pas toujours un « long fleuve tranquille »

* **Mme L., BAFM salariée (environ 50 ans)** : Maître auxiliaire à l'EN au départ, elle enseigne à des classes de troisième. En 1989, elle prépare le BEPECASER : *« J'étais comme les stagiaires que j'ai maintenant...j'avais besoin d'un emploi, et c'était quand même quelque chose qui m'intéressait, c'était de l'enseignement, quoi ; et le centre de formation m'a embauchée de suite...j'ai passé le BEPECASER, et ils m'ont embauchée tout de suite, j'ai fait de la formation professionnelle dans l'établissement puisque après j'ai passé le BAFM, je l'ai eu, et puis je suis revenue chez eux...j'ai tout fait dans la foulée, enfin j'ai respecté les délais légaux, quoi.....Après j'ai eu un licenciement économique ; c'est à dire que moi comme j'ai toujours eu un statut de salariée, j'ai fait beaucoup de centres, parce que j'ai eu une succession de licenciements économiques... »*. Elle assure aujourd'hui la formation BEPECASER dans un établissement en région Paca : son poste tient aujourd'hui à la capacité du centre à trouver un minimum de 10 élèves dans un de ses deux établissements.

* **Mr G., BAFM, propriétaire de centre, formateur unique (60 ans)** : Passionné de compétition automobile, il obtient un CAP de mécanique, métier qu'il exerce dans l'industrie automobile durant 5 ans avant de présenter et réussir le CAPP. D'abord moniteur salarié, pendant quelques mois, il monte sa propre ECSR en 1971, et élargit progressivement sa palette de compétences : permis moto en 1973, complété par des stages moto Prévention routière ; permis poids lourds et transport en commun, suivi de l'achat d'un camion en 1975. Il enseigne dans toutes ces disciplines, puis embauche un moniteur, puis rachète une autre école, pour se trouver finalement avec 3 ECSR. Entre-temps : nouveau stage PL à la Prévention routière, stage à l'école de pilotage Winfield, puis préparation et obtention du BAFM (1977), du premier coup. La suite est un peu plus « galère » : formation d'ESCR pendant quelque mois dans un centre de la région ; puis embauche par un CF parisien, déménagement et vente des trois écoles. Il enseigne 3 ans dans ce centre avant de se retrouver licencié par le centre, en grande difficulté financière. Met à profit une longue période de chômage pour suivre deux stages de comptabilité, gestion, administration des entreprises. Il ouvre finalement son propre centre en 1981 où, dans ces années-là, il effectue, tout seul, deux sessions de formation par jour, l'une en cours du jour orienté vers les candidats en recherche d'emploi, et une en cours du soir pour des salariés actifs). En parallèle il remonte une petite école de conduite, où il fait les permis B, moto et transport en commun. En 2004, il vend l'ECSR pour poursuivre la formation de moniteurs.

* **Mr D., BAFM salarié (39 ans)** : Un fils d'enseignante de la conduite, qui suit sa « vocation » : *« moi depuis que j'ai 13 ou 14 ans, je veux faire moniteur d'auto-école, comme maman...il y a en a qui veulent être pompier, etc., moi c'est moniteur d'auto-école. J'ai passé mon Bac. Puis l'idée m'a un petit peu abandonné, jusqu'au moment où je ne savais plus très bien ce que j'allais faire de ma vie : je travaillais dans une entreprise en tant que vendeur.... Mais ce n'était pas un métier. »*. Habitant à cette époque là en Allemagne, il obtient le BEPECASER à 21 ans. Pendant une dizaine d'année, il travaille comme moniteur dans une école de conduite affiliée à un grand réseau en Alsace, puis obtient la responsabilité d'une des agences maternelles. Mais on se lasse du métier de moniteur au bout de quelques temps : *« Et puis, assez rapidement, de faire de l'enseignement B classique, code et conduite, c'est bien au début, hein, c'est intéressant pendant quelques années, et puis bon au bout de 4 ans j'en avais un petit peu marre déjà »*. Il retourne alors pendant 7 ans dans sa première auto-école pour faire du « post permis ». *« Et de là, à un moment donné, je me suis dit : si cette activité cesse à un moment donné, je vais me retrouver à faire du B, mais j'avais envie d'évoluer et de grandir. Donc j'ai passé l'admissibilité du concours d'inspecteur, à l'époque j'avais été reçu ; et puis j'ai appris qu'il fallait que je quitte le département dans lequel j'habitais pendant 3 ans, je n'avais pas le droit*

d'être en poste dans le département où j'avais enseigné pendant trois années ; ce qui fait que je n'ai pas voulu passer l'admission, j'ai dit : ben tant pis, je ne le fais pas... donc j'ai laissé tomber. Et puis j'ai attendu un petit peu, et puis je me suis décidé à passer mon BAFM. Tout le monde me disait : ho là là, c'est inaccessible, tu verras, c'est trop difficile... Et puis j'y suis allé en me disant : de toutes façons je cherche un complément de formation, j'avais envie de grandir dans le métier ; et puis je me suis dit que même si je ne réussissais pas, au moins j'aurais des éléments en plus, simplement des connaissances supplémentaires pour pouvoir enseigner différemment peut-être. Et donc je me suis lancé dans la formation. ». Il obtient un financement Fongecif, suit une formation de préparation au BAFM à Rouen, et obtient son titre en 2000. Au bout de quelques temps, après avoir examiné quelques propositions, il quitte son poste en auto-école pour partir enseigner deux ans comme formateur au BEPECASER en Guadeloupe. Puis il enseigne dans un CF en Alsace, avant de rejoindre le centre où il est enseignant salarié en région Paca.

* **Mr A., BAFM, responsable pédagogique de CF, salarié (59 ans)** : Après avoir obtenu une licence en droit, il obtient « dans la foulée » le BEPECASER, puis le BAFM. Comme certains de ses collègues, il confesse « n'avoir été que très peu de temps moniteur », enchaînant des postes de formateur dans différents centres. Au cours des vingt dernières années, il a « suivi dans ses pérégrinations » (changements de propriétaires, déménagements) le centre où il exerce aujourd'hui son activité.

* **Mme F., Licence professionnelle en sécurité routière, épouse d'exploitant (environ 40 ans)** : Titulaire du BEPECASER, elle exerce actuellement le métier d'ESCR dans les écoles de conduite de son époux. L'année dernière, elle a décidé, plutôt que de se présenter à l'examen du BAFM, de suivre les cours de licence professionnelle de sécurité routière. Ses motivations renvoient, outre les objectifs de réalisation de formations de qualité dans leur centre, à la lassitude générée par le métier de moniteur : « Aucune possibilité d'évolution de carrière ; un métier qui est harassant, qui est nerveusement épuisant, et aucune reconnaissance. C'est à dire qu'on est toujours entre l'enclume et le marteau : on a d'un côté l'administration qui, si on reprend le problème des places, ne donne pas les places d'examen, et de l'autre côté les parents qui disent « moi j'ai payé, et mon fils a le droit de passer, et nous on est entre les deux, on fait tampon. Donc c'est un métier, en étant très honnête, moi ça fait 10 ans que j'y traîne là-dedans, et si je fais la licence sécurité routière ça n'est pas pour rien, c'est pour en sortir, hein. Pour l'instant, je ne sais pas si je vais en sortir, pour l'instant je me fais plaisir, je passe mon diplôme ». Ce qui lui permet déjà, sous la responsabilité de la responsable pédagogique, BAFM salariée, d'intervenir de deux manières dans la formation des futurs ECSR. D'une part, dans l'enseignement pratique : « Après, au niveau de la reprise de la conduite personnelle des élèves, à ce moment là, moi je le fais ; mon métier c'est de former à la conduite, donc je fais la remise à niveau, l'entraînement à la conduite commentée. ». D'autre part ; en apportant ses nouvelles connaissances universitaires aux futurs diplômés : « Alors là par exemple cette année j'ai essayé d'intégrer un petit module de communication, par rapport à ce que j'avais appris à l'université ; et puis des petits modules sur les différentes théories de l'apprentissage ». Elle est cependant sans illusions sur la portée de ses tentatives pour hausser le niveau des futurs enseignants de la conduite : « Sachant que ce que je leur apportais ne leur apportait rien pour réussir leur examen : c'est là que c'est dommage ! Parce que quand on leur explique les théories de la communication, on peut faire une formation hyper intéressante. Et à côté de ça on va venir les sanctionner sur des choses qui ne riment à rien.... ». N'empêche, elle a l'intention de continuer à accumuler des connaissances à l'université en visant un master professionnel.

* **Mme P., BAFM salariée (35 ans)** : Titulaire d'une licence AES, mariée à un militaire. Emploi jeune à l'Éducation nationale comme animatrice multimédia dans un collège. Appelée à suivre son mari au fil des étapes de sa mobilité de carrière, elle aboutit à région Paca et décide de chercher une activité en lien avec l'animation ou l'enseignement ; elle pense à moniteur d'auto-école. En cherchant des informations sur internet elle tombe sur le site d'un grand réseau et voit qu'il existe aussi un métier d'enseignant avec le BAFM. Elle s'engage en formation BEPECASER, travaille un an dans une AE dans le sud, mais commence tout de suite, en parallèle, à intervenir dans des stages BEPECASER. Elle fait alors la formation BAFM et obtient son diplôme. Son mari étant à nouveau muté, elle répond à l'annonce d'un centre qui cherchait un BAFM depuis 6 mois. Elle est embauchée immédiatement (l'année dernière). Elle y a assuré la formation 2006 et celle 2007.

* **Mme N., BAFM, propriétaire de CF et formatrice (46 ans)** : A 20 ans, elle opte pour le métier d'enseignant de la conduite « ... parce que j'étais enceinte et que je ne savais quoi faire, et je ne voulais pas rester à rien faire. Et à l'époque la formation, ça durait un mois et demi, le CAPEC, même pas, enfin un mois : moi j'ai passé ça à Lyon, pendant les vacances En plus moi j'ai passé la première année du CAPEC, parce qu'avant il y avait le CAPP, et je crois qu'en 1981 c'était la première année du CAPEC ; d'ailleurs

quand je l'ai passé, les gens ne savaient pas ce qu'il fallait examiner, enfin personne ne savait trop ce qu'il fallait faire quoi. ». Elle l'obtient en 1981, puis enseigne « pendant 10 ans, à la fois en voiture et en moto, oui, comme salariée, uniquement comme salariée, et dans plusieurs régions de France ». L'idée de poursuivre sa formation vers le BAFM lui a été suggérée par un de ses premiers employeurs ; mais ses charges familiales l'ont contrainte à différer longtemps ce projet : « C'est mon premier employeur, qui est un type qui m'a appris mon boulot, et qui était un mec génial au niveau pédagogie, etc., au bout de deux ans - j'étais très jeune, j'ai passé ça, moi, j'avais 20 ans -, au bout de deux ou trois ans, il m'a dit : 'je ne vois ce que tu fais là-dedans, passe un BAFM'. Je n'étais même pas au courant de ce que c'était, etc. Et pour des raisons de vie personnelle, parce que je me suis trouvée à élever deux enfants toute seule, financièrement c'était impossible de faire ce genre de chose, et je n'ai pu le faire que en 1993, ou 1992. C'est à dire qu'en même temps je suis allée à Nevers l'année où on a mis en place le BAFCRI, à l'Enserr ; il y a eu une seule session pour pouvoir placer des moniteurs pour pouvoir animer des stages PP, et c'était effectivement 1992, avec sortie en 1993. J'ai été d'abord BAFCRI avant d'être BAFM ». L'obtention du BAFM n'est pas synonyme de vie plus tranquille, car en fait, affirme-t-elle « je suis rentrée dans la précarité quand j'ai été diplômée BAFM ». Sa première expérience de salariée en CF se conclut en effet par le chômage : « Quand j'ai eu mon BAFM, j'étais en Bourgogne, et en Bourgogne j'ai commencé à travailler pour un GRETA, de Val de Saône, et puis pour quelqu'un qui à l'époque voulait mettre en place un certain nombre de centres, et puis finalement tout s'est cassé la figure. Et donc je me suis retrouvée sans travail, et puis comme je faisais le BEPECASER en tant qu'examinatrice à Lyon, qui est ma ville d'origine en fait, j'ai rencontré à ce moment là un BAFM de [ville X du sud] qui me dit : ha ben moi, je veux remonter à Lyon, etc. Je lui dis : 'mais donc, il y a une place sur [ville X du sud]? Oui. Donc je me suis mise en relation avec le centre de [ville X du sud] ...[...]...et je suis descendue avec un contrat. Mais malheureusement, comme ils n'ont pas eu les financements qu'ils attendaient après l'admissibilité je me suis retrouvée au chômage. Donc je suis partie à ce moment là, alors que j'habitais à [ville X du sud], travailler vers Metz, vers Forbach, parce que j'avais des amis qui avaient un centre de formation là-bas. Donc je faisais de la formation BEPECASER, je partais sur Forbach, tout ça...et puis à un moment, j'avais écrit à toutes les AE de [ville Y du sud, 40 Kms de X] en leur proposant de monter à l'intérieur de leur structure une structure BEPECASER..... en regardant [ville Y du sud], j'avais vu qu'il n'y avait personne, et que c'était quand même un département limitrophe, voilà. Donc j'ai écrit aux AE : il y en a une seule qui m'a répondu que ça l'intéressait, et j'ai commencé à monter le BEPECASER à l'intérieur de sa structure. ». Après avoir exercé deux ans au sein de l'ESCR, cette dernière ferme le centre. « Et donc, moi à ce moment là, j'ai monté mon centre, puisque j'avais vu qu'il y avait un petit potentiel. J'avais 8 personnes, on était montées à 8, donc j'ai dit : je vais continuer. Et donc je suis partie à ce moment là présenter ma requête au Conseil régional. Et après à [ville X du sud], où je suis hébergée par une AE; Je lui paie un loyer ». Aujourd'hui, elle a le sentiment que la perte éventuelle du financement du conseil régional entraînerait au moins le licenciement de ses salariées, sinon la fermeture du centre.

* **Mr J., BAFM, exploitant et formateur (60 ans)** : Avouant très tôt un goût prononcé, « pour la pédagogie et la psycho-pédagogie », il obtient très rapidement le CAPP et enchaîne quasi directement avec un poste de formateur de moniteurs : « donc quand j'ai décidé de faire la formation au CAPP à l'époque, je sortais de l'armée quoi, donc, j'avais envie d'enseigner, moi ça m'intéresse énormément. Je suis rentré dans la formation, j'ai passé mon CAPP ; le gars qui m'a fait la formation au CAPP donc, il avait un centre à l'époque ; il m'a demandé si ça m'intéressait de prendre quelques actions dedans, pour m'impliquer dans le système ; j'ai dit oui tout de suite, et j'ai commencé à faire la formation CAPP tout de suite, quoi, sans avoir fait d'AE, hein. Et c'est après que j'ai commencé à faire de l'AE. Mais c'est vrai qu'à l'époque, la formation aux épreuves du CAPP ce n'était pas encore ce qu'on fait aujourd'hui. J'ai passé le CAPP en 1968 environ. J'ai fait de la formation en centre dès 1970. J'ai passé le BAFM en 1975. Aujourd'hui, il a transmis son école de conduite à sa fille et s'apprête à passer le relais de son centre à l'un des moniteurs de l'école de conduite, en voie d'obtention d'une licence de sécurité routière, prémisses d'une présentation au BAFM. Mais, comme il le dit lui-même, un centre « ça ne vaut rien ».

* **Mr M., BAFM libéral, responsable pédagogique (40 ans)** : Ses études l'amènent à obtenir tout d'abord une maîtrise en comptabilité et gestion d'entreprise. Il raconte comment progressivement se développe l'idée de faire de la formation : « Ca a été un concours de circonstances, comme souvent dans la vie, c'était une opportunité. En fait, dans mon premier poste, où là j'exerçais mon premier métier, j'étais responsable financier d'un groupe à l'époque, et j'ai atterri dans le monde la formation, voilà. Je n'étais pas prédestiné à ça. D'ailleurs, à l'école quand vous faites de hautes études de comptabilité, on ne vous parle jamais de formation. Donc j'ai atterri dans un monde nouveau sur lequel dans un premier temps j'ai effectué mon vrai

métier, c'est à dire de comptable, et puis petit à petit comme c'était un groupe de formation, on m'a demandé d'intervenir en formation, d'abord au niveau du personnel ; parce qu'à l'époque j'étais le seul à maîtriser un petit peu l'outil informatique, et donc on m'a demandé d'informatiser la structure et de former le personnel. ». Il prend goût à la formation, notamment en initiant à l'informatique des exploitants agricoles. Le basculement vers la sécurité routière se fait, comme souvent, par opportunité : *« Et puis il s'est trouvé que le responsable formation de cette structure là – c'est devenu un ami maintenant -, il était BAFM et il faisait des formations BEPECASER en cours du soir. Et donc il me parlait de ce qu'il faisait, tout ça ;.. et puis c'est vrai que bon, ça me paraissait intéressant ».* Et les choses s'enchaînent : passage du BEPECASER, suivi d'un an dans une école de conduite *« dans des conditions privilégiées »*, obtention du BAFM et, dans la foulée, le la licence professionnelle de sécurité routière. En projet, quand il en aura le temps et quand l'université le mettra en place : le master de sécurité routière. Sans doute pour s'affranchir des risques du métier de formateur de formateurs, il s'est installé *« en libéral »*, travaille en prestataire pour deux centres de formation (dont l'un, associatif, dont il est à la fois responsable pédagogique, enseignant et administrateur), et pour plusieurs centres de PP. Il applique une devise très proche de celle des centres de formation : *« je ne mets jamais tous mes œufs dans le même panier, j'essaye de diversifier au maximum ».*

Source : enquête qualitative LEST

1.2.2.2. La gestion flexible des centres : diversification d'activités inégalement rémunératrices et recours au travail flexible

Le prix des prestations d'enseignement

Aux deux caractéristiques marquant les formations assurées par les centres (petite nombre d'élèves, irrégularité des flux et saisonnalité des formations) s'en ajoute souvent une autre : leur prix, prétendu insuffisant par les professionnels pour faire vivre les centres. Ce prix toutefois n'est pas directement réglementé, mais parfois tiré vers le bas par le jeu des procédures de réponse aux appels d'offre et d'adjudication des marchés publics⁴³.

Les prix des formations annoncés par les centres peuvent varier de 1 à près de 5 pour l'admissibilité ; de 1 à près de 2 pour l'admission.

Les prix des formations BEPECASER déclarés

Prix déclarés	n = nombre de réponses	Montant (en euros) Moyenne	Observation la plus basse	Observation la plus haute
Contrôle de niveau	6	317	100	495
Admissibilité	23	834	450	2135
Admission	22	3930	3190	6000
Mention « deux roues »	11	2143	1950	2900
Mention « groupe lourd »	5	4265	3500	4754

Source : enquête quantitative LEST

Il est intéressant de tenter de rapprocher les coûts des différentes formations BEPECASER du nombre d'heures de formation déclarées par les centres, de façon à faire apparaître des tendance concernant les prix horaires unitaires des différentes formations et mentions.

43 Selon plusieurs interlocuteurs, il peut en effet être très indirectement influencé par la politique d'adjudication des places financées dans les centres par les conseils régionaux ou autres instances publique, politique du « moins disant » qui maintient un prix horaire particulièrement bas, dans lequel par exemple un enseignant ne pourra jamais intégrer les temps de préparation des cours. Les deux enquêtes laissent apparaître en effet une tendance des prix des formations BEPECASER à être plus bas dans les formations comptant des places financées par les conseils régionaux que dans les autres.

Évaluation des prix horaires des formations BEPECASER

(= prix des formations / volumes d'heures de formation déclarés)

Prix calculés par heure de formation	n = nombre de réponses	Montant (en euros) Moyenne	Observation la plus basse	Observation la plus haute
Contrôle de niveau	5	5,8	2,7	10,1
Admissibilité	23	5,8	3,2	9,2
Admission	23	5,6	4,3	8,1
Mention « deux roues »	11	12,5	10,0	17,1
Mention « groupe lourd »	4	16,5	14,3	18,4

Source : enquête quantitative LEST

Apparaissent alors les coûts horaires relativement élevés des mentions, « deux roues », et plus encore « groupe lourd », par rapport aux troncs communs. Les prix des formations à l'admission BEPECASER, peuvent être mis en regard de la cotation retenue dans ce conseil régional lors des consultations des CF : « *Mais bon, d'un côté on nous demande de tirer les prix, hein, l'appel à projet c'est ça.... Je crois que c'est 5 euros à peu près l'heure stagiaire. Ce n'est pas lourd, hein...* » [Directeur, centre « indépendant »].

Diversifier les activités du centre

Un des seuls outils de gestion permettant la régulation économique du centre est l'ouverture vers d'autres activités, si possible plus lucratives et compatibles à la fois avec le cœur de son métier, les compétences de ses formateurs et les emplois du temps. Les entretiens foisonnent de réflexions convergentes sur ce thème lorsque l'on interroge les professionnels sur le seuil de rentabilité des formations ; ce sont rarement les formations BEPECASER ou BAFM qui assurent les équilibres économiques de l'entreprise :

« Moi je vois par exemple, la formation BEPECASER, qui est une formation quand même relativement longue, sur laquelle on s'investit beaucoup, ben c'est une formation où le seuil de rentabilité est assez bas, parce que les gens ils ne peuvent pas payer non plus des sommes astronomique, quoi. C'est à dire que ce sont des formations qui sont peu rémunératrices. Peu rémunératrices pour les formateurs, mais aussi pour le chiffre d'affaires du CF, à côté d'autres formations qui vont être beaucoup plus lucratives, entre guillemets. Donc voilà, et c'est vrai que plus on ouvre, plus on diversifie au niveau des activités dans un centre, mieux on va s'en sortir. Maintenant, le centre qui ne fait que du BEPECASER, avec une seule session par an d'ailleurs, c'est sûr que là ça risque d'être un peu limite ». [Directeur, centre « indépendant »].

« Une formation, telle qu'on l'a faite cette année, si tu mets rien derrière, à deux formateurs, tu sors à zéro. Bon, on avait 20 stagiaires cette année, pas 14 ». [Formatrice, centre « intégré »].

Tous les centres répondant à l'enquête quantitative déclarent, par construction même de l'échantillon, préparer au BEPECASER et, pour la grande majorité, chaque année (25/27). En revanche, 3 d'entre eux seulement préparent au BAFM : un chaque année, un occasionnellement, et un compte le faire à partir de 2007 seulement. Un seul centre a rempli intégralement la partie du questionnaire consacrée au BAFM⁴⁴.

Les centres de formation au BEPECASER développent tous des activités parallèles et/ou complémentaires. Au premier rang d'entre elles figurent – parmi les items que nous avons proposés- les « cours de sécurité routière », la « formation théorique » et la « formation pratique » au permis de conduire ; et, dans une moindre mesure, les rendez-vous pédagogiques de l'AAC, les formations du groupe lourd (Fimo, Fcos, CFP⁴⁵) et certaines formations à des professions spécifiques (chauffeurs de taxi, caristes, ambulanciers).

⁴⁴ Toutefois 8 centres ont rempli la partie qualitative du questionnaire BAFM concernant « les attentes quant à l'organisation du BAFM ». Souvent renseignés par des titulaires de ce diplôme, même si ils n'organisent pas cette formation dans leur centre ces derniers ce sont parfois sentis « impliqués » aussi par cette partie de l'enquête.

⁴⁵ Formation minimale obligatoire, formation continue obligatoire de sécurité, certificat de formation professionnelle

Pourcentage de centres exerçant aussi l'activité suivante :	
Ø Formation théorique au permis de conduire	73 %
Ø Formation pratique au permis de conduire	74 %
Ø Rendez-vous pédagogiques de l'AAC	54 %
Ø Cours de sécurité routière	85 %
Ø Formations du groupe lourd (Fimo, Fcos, CFP, logistique, matières dangereuses)	46 %
Ø Formation de chauffeur de taxi, cariste, ambulancier	48 %
Ø Formation aux permis bateaux	5 %
Ø Préparation au concours d'inspecteur	14 %

Source : enquête quantitative LEST

Sous des formulations « libres » diverses, les centres ont parfois rajouté à cette liste d'autres activités. En vrac, citons : « permis à points », « post-permis », « stages de récupération de points », la « gestion du risque routier en entreprise », les « tests psychotechniques » ou les « examens psychotechniques », la « mention moto », « l'organisation d'examens ASR », ou l'intervention en « collèges et lycées ». Encore plus fréquemment sont mentionnées la « formation continue », la « réactualisation des connaissances des exploitants d'auto-écoles », avec bien entendu la « capacité de gestion » obligatoire pour l'exercice indépendant de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière. Enfin – évolution tendancielle ou ancrage traditionnel ? – certains centres affichent un élargissement de leur activité vers des interventions dans un champ plus englobant de la sécurité : « Santé et sécurité au travail », « Sauveteur secouriste du travail », « Sécurité dans le BTP ».

L'enquête qualitative confirme ces résultats et permet d'affiner un peu le mode de diversification des activités des centres.

Les autres activités des centres

Centre A	Mention 2 roues Réactualisation des connaissances, IPCSR si demande (zéro candidat)
Centre B	Centre de PP, Maîtrise de SR en entreprise, Capacité de gestion, Réactualisation des connaissances, Formations taxis
Centre C	Capacité de gestion, nombreuses formations continues tous secteurs, métiers variés, ASR jeunes détenus (prétexte pédagogique)
Centre D	BAFM (mini 4/5 personnes) si demande, IPCSR (entre 6 et 10, quand il y a un concours), Centre PP, Stages gestion, Réactualisation des connaissances
Centre E	Centre de PP, A arrêté mention GL "trop galère", Mention 2R 1 an sur 2
Centre F	Capacité de gestion, Réactualisation des connaissances tous permis, PP pour l'ANPEr
Centre G	Centre de PP, permis 2R
Centre H	Capacité de gestion, Réactualisation des connaissances, PP, Formations en entreprise, Alternatives aux poursuites judiciaires
Centre I	Capacité de gestion, Formation continue des exploitants, Compositions pénales (stages / alcoolémie, défaut de pc et d'assurances), mention 2R en partenariat, Formation conducteurs de taxis, Gestion des risques en entreprise, Animations voiture tonneau
Centre J	Capacité de gestion, Réactualisation des connaissances, centre PP
Centre K	Permis à points
Centre L	BAFM (chaque année, 24 en 2007), IPCSR si demande, Capacité de gestion, Réactualisation des connaissances, Centre PP, BEPECASER mentions moto et GL, Sensibilisation au code de la route auprès des détenus de la maison d'arrêt, SR en entreprise (si demande)

Source : enquête qualitative LEST

Parmi les activités complémentaires classiques, toutes ne sont pas aisément accessibles à tous les centres et certaines impliquent des déplacements coûteux. Pour ceux, notamment, situés en province et en zone

géographique éloignée des grandes améliorations la réunion d'un nombre de candidats suffisant par exemple pour la réactualisation des connaissances ou la capacité de gestion est un objectif difficile à réaliser :

« Mais on va dire que ces activités sont pratiquement inexistantes tout bêtement parce que il faudrait pouvoir agir au niveau national. C'est à dire qu'on a des demandes au cas par cas par exemple pour les capacités de gestion, mais on n'arrive jamais à avoir le quota minimum, et en plus le fait de mobiliser des professionnels pendant 10 jours d'affilée, c'est à dire deux semaines, sans moyen de pouvoir dissocier ces choses là, c'est infaisable » [BAFM, centre «indépendant»].

Pour certaines grosses organisations, et notamment pour des centres inscrits dans de grands réseaux nationaux, la diversification des activités peut même être étendue à un champ beaucoup plus vaste que celui de l'éducation à la conduite :

« On ne veut pas se réduire uniquement aux professions de conduite. Si on s'y limite, on se réduit à quelque chose qui coûte cher, qui ne permet pas la rentabilité, quoi. Et donc on a cherché à élargir et à se mettre dans une mission plus globale. On va plus participer si vous voulez à tout ce qui concerne la mission sécurité routière que s'enfermer uniquement dans le rôle de base qui est un rôle de formateur. C'est pour ça qu'on est dans l'idée que la formation doit durer tout au long de sa vie ; on doit pouvoir accompagner quelqu'un, même lorsqu'il a obtenu son permis, etc. » [Exploitant, centre « intégré », ECSR en réseau].

La formation BAFM : découragée ?

Les entretiens permettent notamment de mettre au jour deux raisons évoquées par les professionnels pour ne pas organiser de préparation aux examens du BAFM, activité complémentaire peu répandue par exemple en région Paca, au même titre que la préparation au concours des IPCSR).

Dans un premier cas est évoqué le flou des critères de sélection des lauréats :

« Franchement, je n'ai jamais compris, et c'est pour ça que je me suis toujours refusé de faire de la formation au BAFM, et Dieu sait combien de fois on me l'a proposé, je me suis toujours refusé parce que je n'ai jamais su quels étaient vraiment les critères de sélection....et en partant de ce principe là, je me dis : bon, si c'est quelque chose qui se fait un petit peu comme ça, à la tête du client, moi je ne suis pas partant.....Les jurys ? ...ils sont désignés : une partie représente la profession, présentés par les représentants nationaux, par les syndicats....et puis alors c'est pour ça....mais je n'ai jamais compris pourquoi il y avait autant d'échec, hein....Bon. » [BAFM, centre « intégré »].

Dans le second cas, on met en avant le taux élevé d'échec à l'examen et ses conséquences éventuelles sur l'image de marque du CF ou de l'entreprise :

« Alors, nous l'avons fait quelques années. Puis le problème qui s'est posé, c'était qu'il y avait tellement peu de réussite, à l'échelon national, que c'était presque une contre publicité : vous présentez 15 personnes, qui se lèvent l'âme, qui travaillent comme des forcenés et qui, au bout, se font, mais alors, rétamer....Il y a eu pas mal de polémiques sur le BAFM : on leur a demandé une fois pour toutes de donner un cadre, etc., ils n'ont jamais voulu....Bref, nous on s'est arrêtés de la faire.... » [Exploitant centre « intégré », ECSR en réseau]

Les stages permis à points : une solution au problème de la rentabilité des centres ?

Il ressort de l'enquête que les stages de permis à points sont, avant même les éventuelles mentions 2 roues et Groupe lourd, la réactualisation des connaissances des exploitants et la capacité de gestion, l'activité complémentaire la plus mobilisatrice et la plus pratiquée, tant par les centres eux-mêmes qu'à titre individuel par leurs formateurs BAFM salariés ou indépendants. Plusieurs centres de l'échantillon organisent entre 26 et 50 stages par an, soit deux à quatre par mois. Activité encore en expansion et relativement ouverte au formateurs, compte tenu d'un ajustement encore insuffisant entre l'offre de formateurs habilités à l'exercer (BAFM, BAFCRI et psychologues) et la demande d'interventions dans des stages courts (deux jours) de sensibilisation des conducteurs infractionnistes. La brièveté des stages permet aux centres ou aux salariés, à condition d'organiser de manière adéquate les plannings des élèves et des formateurs, de bénéficier des entrées financières d'une activité complémentaire (encore) relativement lucrative.

Le développement de l'activité PP et ses conditions sont l'occasion, pour tous les professionnels rencontrés, de commentaires passionnés de diverses natures, d'interrogations et de critiques, parfois virulentes. Il convient de noter notamment les effets pervers et les limites de la participation croissante des BAFM aux stages PP, comme leur diplôme les y autorisent :

*** Les difficultés de certains centres à recruter des formateurs de formateurs : elles sont cruciales notamment en Île-de-France :**

« 90 % des BAFM font du permis à point...[...]...il faut séparer nettement les deux filières. D'ailleurs on a du mal à trouver des BAFM pour enseigner dans les centres de formation, car ils sont nettement mieux rémunérés en faisant du PP. Et puis dans les CF l'activité ne couvre pas toute l'année : la plupart des BAFM y sont employés en CDD » [exploitant, centre « intégré »].

Actuellement, la différence dans le rapport contribution / rétribution entre les activités « permis à points » et « formateur de formateurs » est si importante que le choix d'orientation des BAFM à la fin de leur cursus de formation est mono directionnel :

« Si on prend en salaire net, c'est à peu près 400 euros nets par stage, on va dire 450 en moyenne. Mais ça veut dire qu'il faut se déplacer, sillonner la France...[...]...c'est à dire que pour bosser deux jours, il y a une journée de trajet. Mais le coût du transport est pris en charge....Donc si le BAFM fait 5 stages, déjà il dépasse le salaire de [Mme X., sa BAFM formatrice salariée]... » [BAFM, centre « indépendant »]

« ... pratiquement la majorité des BAFM qui sont sortis ces dernières années ne font pas de formation de moniteurs.... » [BAFM, propriétaire, petit centre « indépendant »]

« Là, sur les 24 que l'on va préparer au BAFM, il n'y en a que 5 qui sont intéressés de faire de la formation de moniteurs. Les autres c'est pour rentrer dans la filière du permis à points. Leur motivation première, c'est ça. » [BAFM, gros centre intégré préparant au BAFM]

Certains pourtant sont relativement optimistes quant à un retour à la normale tendanciel du marché du travail des formateurs compte tenu à la fois de la multiplication trop rapide des centres de PP et de l'accroissement (cette année) du nombre de BAFM diplômés :

« Ce qu'on constate d'ailleurs là, mais ça va se calmer, c'est que de moins en moins les BAFM voulaient faire du BEPECASER, parce que la rentabilité est beaucoup moindre que si ils font du PP. Donc de plus en plus il y avait désertion au niveau de BEPECASER, pour aller de plus en plus vers le PP. C'est en train de changer. Parce que l'INSERR a saturé complètement le marché de BAFM et de psychologues, mais ils l'ont saturé d'une façon absolument extraordinaire ; ce qui fait que par exemple moi, ne serait-ce que jusqu'à un an, quand il y avait un stage qui était annulé, je n'avais aucun problème pour le remplacer ; au jour d'aujourd'hui je ne peux pas le remplacer. Voilà, et la constatation est la même chez tous les BAFM ». [BAFM, centre « indépendant »].

« Le marché du P à P va finir par se réguler. On devrait avoir des conducteurs de plus en plus respectueux des règles, ça veut dire que le système de répression va finir par se saturer, parce qu'il ne va pas du tout se justifier. Ca va prendre du temps encore, mais ça veut dire que les stages vont de moins en moins se développer. » [BAFM, gros centre intégré préparant au BAFM].

« Et je pense que le permis à points, dans un premier temps il est peut-être rémunérateur, mais je pense que dans deux ans ça va baisser... plus il en arrive sur le marché, plus les prix vont être tirés vers le bas, et les prix qui sont alloués maintenant pour faire un stage vont, à mon avis, dégringoler : on a donné l'agrément au 51ème centre de rattrapage de points dans [le département] : 51 ! Donc, comme ça n'est pas viable, ça va tirer vers le bas..... » [Exploitant, centre « intégré »]

*** Un deuxième effet pervers** de la situation des BAFM pourrait être, compte tenu des rapports contribution /rétribution respectifs des deux activités, que certains centres limitent délibérément le développement de leurs activités de formation (mentions, BAFM, IPCSR) au profit des stages PP. En tout cas, pour de petits centres indépendants peu fournis en formateurs la tentation pourrait être grande de faire de tels arbitrages dans les agendas et les plannings :

« Moi j'ai un gros avantage, c'est que les stages je les fais chez moi, et que je suis un des deux animateurs. Donc, automatiquement, je n'ai pas de frais de déplacements. Je fais venir des gens des fois de très loin, des fois de Toulouse. Je ne m'adresse qu'à des gens compétents qui travaillent dans mon optique, qui ne disent

pas à 4 heures de l'après-midi : on s'en va. Chez moi, les horaires c'est impératif, on ne leur fait pas cadeau de cinq minutes...[...]...Oui, c'est plutôt plus intéressant que le centre de formation. Le problème du CF c'est que si vous faites 10 élèves, vous gagnez tout juste votre vie ; vous en faites 20, vous gagnez bien, mais vous ne pouvez plus rien faire d'autre, parce que le gros problème, c'est ces leçons de conduite qu'il faut donner ; et les leçons de conduite c'est de l'individuel » [centre E].

* **Un troisième volet** de critiques ou d'interrogations diverses sur le permis à points concernent d'autres aspects du dispositif :

- tantôt c'est l'absence de véritables habilitations des centres de PP qui est dénoncée :

« Le PP c'est sur simple dossier, hein.....les hôtels sont agréés pour ça...n'importe qui peut demander n'importe où. Alors la volonté à un moment donné c'était de ne donner les agréments qu'aux centres qui avaient une relation avec l'AE (CF, AE, etc.) et de mettre les binômes à demeure : c'est à dire qu'aussi bien le psychologue que le BAFM soient salariés » [exploitant et formateur, centre « intégré »].

« Vous savez à quoi on en est arrivés aujourd'hui ? Vous avez des centres qui sont agréés en PP, qui n'ont pas de moyens internes, et ça c'est une carence. Je m'explique, je suis à la commission d'agrément, je peux vous dire qu'il y a une AE, qui s'est faite agréer en PP, alors qu'elle n'a pas de BAFM et qu'elle n'a pas de psy. Elle était cachée dans une liste de BAFM et de psy, en leur disant : tiens, si tu veux faire du PP, tu n'as qu'à venir chez nous. C'est à dire qu'on trouve les mêmes BAFM et psy pour un tas d'AE, pour un tas d'agréments. Résultat des courses, à un moment donné ça fausse le débat, et ça fait monter les prix, quoi, ça va aux plus offrants. Donc ça ce n'est pas clair. Il y a deux choses qui ne sont pas claires. D'une part qu'il n'y ait pas la possibilité si vous voulez d'avoir suffisamment de personnes pour pouvoir former dans ce cadre là. D'autre part, de donner un agrément à une AE alors qu'elle n'a pas de moyens directs : c'est à dire que je ne comprend pas, alors qu'on demande pour le BEPECASER d'avoir un BAFM, avec un contrat conventionnel, justifié, pour avoir un agrément et qu'on puisse donner pour du PP un agrément à une structure qui n'a pas de moyens. Sur tous les agréments qui sont sur [département du Sud], il ne doit y avoir que trois centres qui ont une réelle implantation et de vrais moyens, tous les autres ils font ça dans des hôtels : c'est illogique. On ne peut pas avoir des conditions sérieuses et agréer des structures dans ce cadre là, moi ça me paraît incohérent. Le BAFCRI ? Oui, mais il faut donner l'agrément à un certain nombre de personnes, pour faire descendre un petit peu cette sur-évaluation de l'activité. C'est vrai qu'aujourd'hui il y a une carence ; avec les points qui sont retirés au fur et à mesure, etc., il y a une carence de formateurs » [Exploitant, centre « intégré », ECSR en réseau].

- d'autre fois l'absence de contrôle des centres est dénoncée :

« ...il y a des choses qui m'horripilent : parce que si on ne contrôle pas les formations, on ne contrôle pas les formateurs non plus ; et les formateurs c'est aussi pour moi, des fois, des bombes ambulantes ; parce que si on a des formateurs qui n'ont pas cet esprit là, nous en tant que directeurs de centre, on ne peut pas beaucoup agir. Si à 16 heures ils quittent la formation, les gens sont dehors, qu'est-ce qu'on va faire ? On va aller leur dire : rentrez, comme à l'école ? Donc c'est vrai que nous on essaye depuis un certain nombre d'années d'avoir nos BAFM récurrents, nos psychologues récurrents, nos BEPECASER récurrents, avec une formation interne..... [directeur, centre « indépendant »]

Des activités moins courantes, parfois innovantes

Parmi les autres activités inscrites dans cette diversification des centres, certaines sont beaucoup moins fréquentes que le permis à point. Elles correspondent parfois à la réflexion des formateurs autour de véritables projets de pédagogie de la sécurité routière– dont certains n'aboutissent pas, ou restent encore en gestation. Par exemple :

- Les « compositions pénales » :

« Alors ici ils ont passé des conventions avec le procureur de la république sur des stages spécifiques, ce qu'on appelle des compositions pénales, au niveau de l'alcoolémie et du défaut de permis et d'assurance. Donc là c'est des stages, c'est à dire que quand on a des stages comme ça, en fait dans la salle on n'a que des alcoolémiques délictuels par exemple ou que des délits de conduite sans permis de conduire et sans assurance ... donc on les sensibilise un petit peu aux risques » [BAFM, centre I]

- L'alternative aux poursuites judiciaires donnée par le procureur de la république « avec des modules très spécifiques, avec des jeunes qui conduiraient sans permis de conduire, parce qu'ils ne l'ont jamais passé, et que ça ne leur est jamais venu à l'idée... Donc là on va travailler plus, avec de l'animation, on va dire avec des spécialistes au niveau du rapport à la loi, c'est à dire du psychologue, du comportemental... » [BAFM, centre « indépendant »]

- La préparation de jeunes mineurs détenus à l'Attestation Routière de SR (« prétexte pédagogique » : « la véritable intention pédagogique c'était qu'ils apprennent à travers les règles de la circulation, du code de la route comme on dit familièrement, à se respecter, à respecter l'autre, à respecter la différence 2 roues / 4 roues, piétons, vélos, tout ça » [directeur, centre « indépendant »]

- La construction d'un module d'animation destiné aux ECSR, en vue de faciliter l'animation des rendez-vous pédagogiques dans le cadre de l'AAC (en projet) :

« Oui, il manque quelque chose qui est essentiel, qui est un module de techniques d'animation, quoi, tout simplement. Alors moi, je suis en train de le mettre en place là, dans le cadre du DIF justement pour le proposer aux AE, aux écoles de conduite du département : dans le cadre du DIF, si ils veulent venir eux-mêmes ou envoyer leurs salariés, on a un module « techniques d'animation », justement pour pallier ce problème là ; oui, et gestion du groupe, gestion des conflits, etc... » [BAFM, centre "indépendant"]

- La construction d'un module de formation des enseignants de l'éducation nationale à la sécurité routière :

« Alors c'est vrai que j'ai commencé à travailler un petit peu ici. Là, on est en train d'essayer de monter un programme de formation, enfin pas le programme tout de suite, mais voir un petit peu le rapprochement qu'on pourrait faire avec l'académie, pour former justement à la SR les maîtres dans le cadre de l'IUFM. Voilà, ça c'est un projet que l'on a et qu'on est en train de mettre en route, mais c'est difficile. » [BAFM, centre « indépendant »]

La flexibilité du travail et de l'emploi dans les centres de formation

Aux caractéristiques saillantes de l'activité de formation correspondent aussi des pratiques spécifiques de gestion des ressources humaines (lorsque le centre emploie des salariés) ou des investissements particuliers dans le travail (lorsque le formateur est « indépendant »). Chez les BAFM et autres formateurs intervenant dans les cursus de formation BEPECASER ou BAFM, les contrats à durée déterminés (contrats quasi saisonniers) et le travail à temps incomplet sont plus répandus, qu'ailleurs.

Le questionnaire de l'enquête statistique visait à obtenir des informations aussi précises que possible sur la composition en emplois de l'entité économique en distinguant surtout les salariés selon leur régime de temps de travail (temps complet/temps partiel), leur statut d'emploi (CDI, CDD, vacataire, exploitant) et leur qualification (titulaires du BEPECASER, titulaires du BAFM, et « autres qualifications »). Si cette précision – sans doute lourde à satisfaire pour les centres – n'a pas toujours été au rendez-vous, on peut néanmoins brosser à grands traits le profil de ce secteur d'emploi.

Si l'on examine tout d'abord le nombre total de salariés déclarés par entité⁴⁶, on constate à première vue une disparité des établissements par taille : les effectifs varient entre 1 salarié pour le plus petit et 268 pour le plus gros (il est vrai plutôt « atypique » puisque le second plus gros centre accuse 70 salariés). La taille moyenne s'établit ainsi à 22,5 salariés par centre, mais tombe à 10,8 si l'on exclut le centre « atypique » (d'ailleurs sans doute beaucoup plus « généraliste » en matière de formation que les autres). En fait la grosse majorité (59 % des centres) ont 4 salariés ou moins ; 28 % en possèdent entre 5 et 20 ; et 13 % en ont plus de 50. En moyenne toujours, c'est autour de 7 salariés sur 22,5 (un tout petit tiers) qui sont déclarés dans les « services généraux (secrétariat, administration, gestion, entretien, etc.), les autres étant des formateurs, BEPECASER, BAFM, ou autres.

On demandait aussi aux centres d'indiquer le nombre d'équivalents temps plein (ETP) de salariés. Rares sont ceux qui ont renseigné cette question. Compte tenu de la variabilité des quotités de temps de travail dans ce secteur le « nombre de salariés » en lui-même ne dit pas tout sur la force de travail réellement mobilisable. Concernant les formateurs en revanche il a été possible de discriminer un peu mieux entre temps complets et temps partiels – même si n'est pas indiquée la quotité de temps partiel : 50 %, 80 %, 90 %, etc. Ainsi peut-on

46 Les centres « intégrés » ont évidemment inclus dans leurs réponses les salariés intervenants dans tous les pôles de l'entreprise : école de conduite, centre de formation, centre de PP, etc.

dire que 34 % de l'ensemble des formateurs travaillent à temps partiel : d'abord, les vacataires sont la plupart du temps à temps partiel⁴⁷ (pour 92 % d'entre eux) ; les formateurs en CDD le sont plus souvent (20 %) que ceux en CDI (10 %) et que les exploitants (6 %).

Quant aux statuts d'emploi, 51 % des formateurs sont en CDI, 9 % en CDD, 30 % vacataires et 10 % sont des exploitants. Les centres de formation semblent donc favoriser une gestion relativement « flexible » de la main d'œuvre en recourant assez largement à des statuts d'emploi relativement précaires (CDD, vacations) et au temps partiel.

Un examen approfondi des résultats de l'enquête par questionnaire permet encore de préciser quelques différences de ce point de vue entre la gestion des titulaires du BEPECASER et celles des BAFM et autres qualifications (c'est à dire ceux qui sont majoritairement impliqués dans les formations des centres).

Statuts d'emploi et diplômes des formateurs de l'entité économique

	% de CDD et vacataires	% de temps partiel	Ensemble
Titulaires du BEPECASER	15 %	8 %	40
Titulaires du BAFM	32 %	28 %	29
Autres Qualifications	76 %	75 %	31
Ensemble des formateurs	38 %	34 %	100

Source : enquête quantitative LEST

Ainsi, le « noyau dur » de l'emploi dans les centres de formation – il s'agit, bien entendu, majoritairement des centres « intégrés » - est constitué de titulaires du BEPECASER employés à temps complet et soit en CDI, soit comme exploitants – les exploitants représentent 15 % des titulaires du BEPECASER. Les titulaires du BAFM sont plus souvent employés que les précédents à temps partiel et sur contrats plus souples (CDD, vacations). Les intervenants titulaires d'autres qualifications – il peut s'agir de formateurs en français, en communication, en mécanique automobile ou en informatique, de médecins, de psychologues ou encore de professeurs de math-physique de l'éducation nationale⁴⁸ - sont eux très largement utilisés comme force d'appoint en CDD ou en vacations, et très largement à temps incomplet. La variabilité d'une année sur l'autre des effectifs de stagiaires aux différents niveaux – contrôle de niveau, admissibilité, admission - et suivant les différentes mentions – deux roues, groupe lourd – explique pour partie ce mode de gestion des ressources humaines. La présence obligatoire, mais non exclusive, d'un titulaire du BAFM dans les centres explique la part relativement faible qu'ils prennent (29 %) dans le dispositif pédagogique. Leur coût pour l'entreprise, plus élevé que celui des titulaires du BEPECASER, est un facteur économique de première importance qui joue sans doute dans le même sens. Un des intérêts de ce résultat pour l'étude est de confirmer que dans un nombre non négligeable de cas, les titulaires d'un BAFM n'exercent ni à temps complet, ni dans un seul établissement le métier pour lequel ils ont été formés (former des formateurs).

Une seconde manière d'illustrer l'incomplétude statutaire d'une partie non négligeable des formateurs de formateurs (BAFM, BAFCRI et autres enseignants) est d'observer, dans les centres couverts par l'étude qualitative, les statuts des intervenants :

47 Dans le centre en tout cas, rien ne disant si ils peuvent compléter, ailleurs, leur temps de travail.

48 Ces exemples sont issus de l'enquête.

Les formateurs et leurs statuts

	Responsable pédagogique = BAFM	Autres intervenants	Nombre total d'élèves (2007) : admissibilité + 2 roues + Groupe Lourd + BAFM + IPCSR
Centre A	CDI, temps complet	1 BAFM, CDI, temps partiel + 1 animatrice (Licence pro) temps partiel	31
Centre B + C	CDI, temps complet	1 BAFM, CDI, temps partiel + 1 BAFM libéral, temps partiel + 2 formateurs Greta temps partiel	74
Centre D	CDI, temps complet	1 BAFM, CDI, temps partiel + 1 licencié droit, exploitant, temps partiel	62
Centre E	Propriétaire	Aucun	12
Centre F	Propriétaire	Les BEPECASER de l'ECSR	18
Centre G	CDI, tps complet	1 BEPECASER, CDI, temps complet (mentions 2 roues)	22
Centre H	Propriétaire	1 BAFM, CDI, temps complet + vacations (comptable, et spécialiste de mécanique)	28
Centre I	Formateur libéral, temps partiel	1 BAFM, salarié, temps partiel + 2 BAFM libéraux, temps partiel	15
Centre J	CDI, temps complet	1 BAFM, vacations, temps partiel	28
Centre K	CDI, temps complet	1 BAFM, CDI, temps complet	27
Centre L	Propriétaire	5 BAFM, CDI, temps complet	84

Source : enquête qualitative LEST

A la flexibilité d'emploi des intervenants s'ajoutent la flexibilité organisationnelle et celle des tâches. En général, la polyvalence est l'outil d'ajustement des calendriers et des agendas. Lorsque les formateurs sont en contrat à durée indéterminée et à temps complet, les périodes de « creux » de l'activité de formation proprement dite sont généralement comblées par l'accomplissement d'autres tâches. Certaines sont classiques, comme les stages de réactualisation des connaissances, les sessions de capacité de gestion, les stages permis à points, les formations taxis ; d'autres, plus spécifiques. Dans certains établissements, les formateurs donnent des leçons de conduite (cas des centres « intégrés »). D'autres centres utilisent les compétences de leur BAFM en fonction du contexte propre de leur entreprise : tel cet établissement lié par son propriétaire à un centre de formation transport :

« Alors moi si vous voulez dans le cadre de ce que je fais, mon BAFM intervient en formation pro, c'est à dire qu'il peut intervenir aussi sur des fonctions qualifiantes ; il intervient aussi en PP ; il intervient aussi sur le centre, donc notamment sur tout ce qui est évaluation de compétences et de capacités professionnelles, vous savez pour l'ANPE, l'évaluation de capacité.....on parlait d'évaluation des capacités, et bien voilà, il a pu s'orienter sur autre chose, faire autre chose, mais il faut être un gros centre. Un BAFM qui travaille dans un petit centre, il n'a pas ces possibilités...[...]... le BAFM, il se paie aussi avec l'évaluation, il intervient aussi ici, et puis il fait de la moto. Et en même temps il me fait évoluer mon équipe pédagogique, c'est lui qui coordonne pédagogiquement toute l'équipe de l'auto-école ; donc il fait des réunions avec eux, il essaye de les faire évoluer. » [Exploitant, centre « intégré »].

Du côté des formateurs « indépendants » ou des BAFM à temps incomplet, le permis à points est alors à la fois la manière privilégiée de combler les trous de l'agenda et de se procurer des ressources. Certains avouent avoir fait jusqu'à 7 stages par mois, dans différentes régions de France. Dans le centre le plus important de notre échantillon (5,5 BAFM en équivalent temps plein et 1 BAFCRI) un stage PP est organisé par semaine (1 100 stagiaires par an) : les formateurs tournent sur ces stages comme sur les formations BEPECASER et BAFM en fonction d'un emploi du temps établi pour l'année ; leur rémunération mensuelle tient compte du temps consacré aux différentes activités.

Finalement, la problématique économique des centres de formation aujourd'hui est à peu près résumée par les propos d'un de nos interlocuteurs :

« Je boucle parce que le BAFM ne fait pas que ça ; et deuxièmement parce que les véhicules sont utilisés toute l'année : les véhicules sont utilisés aussi en AE, etc. Donc je boucle pour ça, parce que j'arrive à amortir sur plusieurs trucs. Si je devais boucler le formateur et des véhicules uniquement sur le BEPECASER, je ne m'en sortirais pas.... [...].... Les gens qui font le BEPECASER tout seuls, pourquoi ils font ça ? C'est comme je vous disais tout à l'heure pour les AE, c'est des gens qui sont au four et au moulin, si il faut travailler 14 heures par jour, ils vont travailler 14 heures par jour, et derrière le BEPECASER ils vont faire autre chose, ils vont enchaîner beaucoup d'heures. Moi j'ai un BAFM qui a accepté de faire autre chose, parce que ce n'est pas toujours le cas, il y a des BAFM qui ne veulent plus faire de voiture, donc ils ne veulent plus faire de leçons de conduite, etc. » [Exploitant, centre G].

Ainsi tiennent les centres de formation avec, également pour les formateurs salariés, des durées du travail assez importantes (« bien plus de 35 heures » disent-ils) pour des salaires sans doute en conformité avec le niveau « officiel » de leur diplôme mais sans doute pas avec le niveau de leur activité.

A la question, systématiquement posée lors des entretiens, mais pas toujours suivie de réplique, « combien gagne un BAFM à temps complet assurant des formations en centre ? », les 7 réponses obtenues sont les suivantes : « 2 200 euros net + primes si PP » ; « 1 700 à 1 800 euros » ; « 3 000 euros brut » ; « 1 700 euros net » ; « 2 000 à 2 600 euros nets », pour un libéral multi-actif ; « de 15 à 20 euros de l'heure, brut » ; « entre 2 000 et 3 000 euros, net, selon l'activité. ». Dans ce dernier centre, les BAFM sont rémunérés en fonction de leur activité réelle du mois : formations, leçons de conduite, stages PP, etc.

2. LES PUBLICS DES CENTRES DE FORMATION : SÉLECTION ET MODES DE FINANCEMENT

Une des préoccupations de l'étude était de connaître mieux les publics des centres de formation : en particulier leur distribution par sexe, par âge, et par cursus scolaires. Bien qu'imparfaitement renseignés par l'enquête quantitative, certains éléments de connaissance des publics (du BEPECASER, uniquement) ont pu être rassemblés. D'autre part, on fait le point sur les modes de financement des formations auxquels, en pratique, recourent les futurs enseignants de la conduite. Enfin, on éclaire quelque peu la manière dont les centres de formation sélectionnent les candidats, et leurs résultats en matière d'obtention du diplôme et d'insertion professionnelle.

2.1. Caractéristiques sociodémographiques des élèves : des classes plus jeunes et tendant vers la parité ?

La question du sexe des candidats au BEPECASER n'était pas posée dans l'enquête quantitative. Les quelques centres visités attestent qu'il est de moins en moins exceptionnel de constater des classes à parité hommes / femmes, voire des taux de féminisation supérieurs à 50 %. Pour une activité d'enseignement, pénible, nécessitant attention, patience et maîtrise de la communication, mais peu exigeante en termes de force physique, il n'y aurait rien de surprenant à une évolution de ce type. En revanche, comme dans la plupart des autres domaines professionnels, peu de femmes semblent encore en charge de représentation de leurs confrères et consœurs dans les instances professionnelles.

Le tableau ci-dessous, réalisé à partir des résultats de l'enquête quantitative, permet d'observer la répartition des élèves par classes d'âge selon les étapes du cursus de formation au BEPECASER.

L'âge des élèves rentrés en formation BEPECASER (2006)

	Répartition par classe d'âge des élèves en formation BEPECASER			
	Contrôle de niveau	Admissibilité	Admission	Ensemble
Nombre d'élèves dans l'échantillon	11	409	387	807
18 à 25 ans	18,2	35,0	36,4	35,4
26 à 35 ans	36,4	46,9	45,0	45,8
36 à 45 ans	36,4	14,9	15,0	15,2
46 à 60 ans	9,1	3,2	3,6	3,5
Total	100	100	100	100

Source : enquête quantitative LEST

Dans l'enquête qualitative, les résultats ci-dessus sont un peu nuancés, vraisemblablement en raison d'un poids plus important des reconversions professionnelles en région Paca, zone à chômage élevé. La classe des 18/25 ans y pèse 31,4 % ; les 26/35 ans 46,7 % ; les 36/45 ans 11,9 % ; les 46 ans et plus 10 %, soit trois fois plus que dans l'enquête quantitative « France entière ».

Une première remarque, concernant l'épreuve du contrôle de niveau, résonne un peu comme une évidence : les candidats ne détenant ni un diplôme de niveau V, ni une attestation de scolarité jusqu'à la classe de seconde et conviés à attester de quelques aptitudes en français (orthographe, grammaire, vocabulaire) nécessaires pour suivre la formation sont sensiblement moins jeunes que les candidats accédant directement

à la préparation à l'admissibilité. Il y a là un effet mécanique de l'élévation des niveaux d'études au fil des générations.

Une seconde remarque, tout aussi anodine concerne le fait que les publics inscrits au départ dans les formations sont – très légèrement – plus âgés en moyenne que ceux qui, ayant réussi l'admissibilité, se préparent à l'admission. On peut lire dans ce résultat un autre effet de l'évolution générationnelle des niveaux d'études sur la sélection par l'épreuve d'admissibilité.

Enfin, on constate que les publics jeunes (18 à 25 ans) s'orientant directement vers le métier d'ECSR, soit à l'issue de la formation initiale, soit au cours de cette période d'hésitation sur le choix d'un métier qui la suit assez fréquemment, constituent une fraction non négligeable des effectifs : un tiers environ. Cette tendance est confirmée par une partie des professionnels des CF.

Toutefois, son apparence statistique peut tout à fait résulter de divers effets de sélection des candidats. Par exemple, les financements des régions, dont le poids est important dans la prise en charge des coûts des formations, concernent principalement – mais pas uniquement – cette classe d'âge-là. Une autre incidence possible de la sélection allant dans le même sens d'un gonflement de la part des jeunes dans les formations est illustrée par la réflexion de ce formateur sur sa pratique :

« Non mais là, c'est au niveau du filtre de toutes façons. Parce que quand quelqu'un me dit j'ai 50 ans, je veux devenir moniteur, je lui dis : est-ce que vous savez à quoi vous vous engagez ? Alors je lui dis : on va prendre rendez-vous, on va passer deux heures, venez avec tous vos papiers, votre cursus et tout, je vous dirai si c'est possible. Les trois quarts du temps, on s'aperçoit que la personne il vaut mieux qu'elle cherche dans une autre branche, parce que soit elle n'a pas le niveau....et puis quand je lui explique que de toutes façons dans la profession il sera payé moitié au black, moitié pas, donc... Si vous voulez ça tient peut-être plus chez moi au filtre, parce que j'ai quelques demandes, mais on va dire que ce n'est pas la majorité » [BAFM, centre « indépendant »].

Les flux les plus importants d'entrants dans la filière de formation professionnelle sont donc constitués par des personnes de 26 ans et plus. Les métiers d'enseignement de la conduite et de la SR restent, avant tout, une voie de reconversion ou de réorientation professionnelle pour des personnes déjà actives ou en recherche d'emploi.

2.2. Les niveaux d'études des élèves : la moitié des entrants dans la filière BEPECASER n'ont pas le baccalauréat.

Une attestation de scolarité jusqu'à la classe de seconde inclusivement ou la détention d'un diplôme de niveau V suffisent pour pouvoir s'inscrire en formation de préparation à l'admissibilité. Les autres doivent réussir l'épreuve de contrôle de niveau (1,8 % des élèves sont dans ce cas, selon l'enquête quantitative).

Répartition des élèves par niveau scolaire : (admissibilité BEPECASER)

Données établies sur un effectif de 451 élèves :	%
Aucun diplôme	1,8
BEPC seul	12,9
Diplôme professionnel niveau 5 (CAP/BP/ autres)	28,4
1ere ou terminale, sortie sans diplôme	7,3
Bac général ou bac pro *	32,2
Bac + 2 validé (BTS/DUT/ DEUG..)	14,9
Bac + 3 et au delà	2,7
	100

Source : enquête quantitative LEST

Répartition des élèves par niveau scolaire : (admission BEPECASER)

Données établies sur un effectif de 358 élèves	%
Aucun diplôme	1,4
BEPC seul	10,3
Diplôme professionnel niveau 5 (CAP/BP/ autres)	25,4
1ere ou terminale, sortie sans diplôme	7,5
Bac général ou bac pro *	34,4
Bac + 2 validé (BTS/DUT/ DEUG.)	16,2
Bac + 3 et au delà	4,7
	100

Source : enquête quantitative LEST

Près de la moitié des élèves qui s'inscrivent à l'admissibilité du BEPECASER n'ont pas le Bac. Cette proportion est légèrement plus faible à l'admission, compte tenu sans doute de l'effet de sélection du niveau scolaire par les épreuves. Les données fournies par nos interlocuteurs pour 5 des centres de la région Paca vont dans le sens d'une très nette amplification de ce phénomène (à l'admission) : 62 % des candidats ne possèdent pas le baccalauréat – parmi eux, une forte représentation des diplômes professionnels CAP/BEP - ; 34 % possèdent le bac seul ; 4 % ont un niveau supérieur au bac.

Si l'on observe néanmoins le tableau renseigné – sur des effectifs plus importants – par l'enquête quantitative, ce sont près de 20 % des candidats à l'admission qui auraient au moins bac+2. Ce résultat peut surprendre compte tenu des faibles niveaux de rémunération du secteur d'activité, des conditions de travail pénibles et de la faiblesse des perspectives de carrière en son sein. Ils sont un peu moins nombreux dans ce cas (17 %) à l'admissibilité. Une des hypothèses pouvant contribuer à expliquer cet attrait relatif de la filière professionnelle pour des populations diplômées est que les candidats sont informés au départ des possibilités d'accéder par le BAFM aux activités d'enseignement qui lui sont attachées. Hypothèse « forte », certes, mais qui, sur le terrain, est validée par l'observation du parcours professionnel d'une fraction non négligeable des formateurs BAFM rencontrés au cours de l'enquête : deux licenciés en droit, une maîtrise de comptabilité/gestion, deux ex-enseignantes de l'EN, etc. En l'absence de données objectivant ce point, on peut d'ailleurs faire aussi l'hypothèse que les chances de réussir l'examen du BAFM sont accrues par la détention de diplômes supérieurs.

La forte proportion des candidats actuels à l'enseignement de la conduite ne possédant pas le baccalauréat explique sans doute la très forte hésitation, voire la réticence, de quelques formateurs de formateurs à l'idée d'une barrière à l'entrée de la profession au niveau bac. On peut synthétiser ainsi la réflexion des personnes rencontrées sur la question du niveau d'entrée.

* D'un côté, les professionnels sont demandeurs d'une élévation du niveau des élèves que ce soit en matière de lecture, d'écriture, d'orthographe, de vocabulaire ou de culture générale.

* En même temps, ne leur saute pas aux yeux, à l'usage, le fait que les bacheliers ou même les bac+2 puissent être beaucoup mieux lotis sur ces plans-là que les autres, bref que le diplôme scolaire soit un indicateur pertinent de disposition des pré-requis qu'ils considèrent nécessaires à l'entrée en formation.

* D'un autre côté, ils ont bien conscience du fait qu'une meilleure valorisation de la profession passe par l'insertion de leurs filières de formation dans des cursus plus élevés.

Le recrutement en filière BEPECASER au niveau bac ?

Quelques réponses

**« Alors le deuxième problème que nous rencontrons également, c'est effectivement le niveau intellectuel des personnes voulant devenir moniteur ou monitrice. Alors, si je vois en 20 ans, ou en 15 ans, disons qu'on est partis de bac+2 ou +3, et maintenant on a des gens qui savent péniblement écrire...[...]...moi je suis toujours consterné de voir que dans les milieux éducatifs on en demande toujours plus, et quand vous regardez la télévision, le directeur de TF1 vous dit : il faut qu'on rende les gens complètement abrutis pour*

que je puisse leur vendre du coca-cola derrière. On est bien au cœur du sujet, au cœur du problème là. Donc d'un côté on abêtisse les gens, on les laisse passer en sixième alors qu'ils ne savent pas lire ni rien. Nous on les a à 18 ans où ils ont de la peine à lire et à écrire, et d'un autre côté, on leur met des examens qui sont de plus en plus hauts !...[...]... Bien sûr qu'il serait souhaitable qu'il y ait au moins le niveau bac, c'est vrai ; qu'au moins ils aient eu l'esprit un peu ouvert, qu'ils aient survolé certaines matières à l'école pour que les professeurs puissent ensuite les emmener vers le métier.....mais.... On est toujours dans le système du vieil adjudant qui a traîné ses guêtres sur tous les terrains de guerreet il y en a un qui arrive, qui sort de l'école, et qui a le savoir...mais tous les pièges, l'autres il les connaît mieux..... » » [Exploitant, centre « intégré »]

* « Oui, moi je suis pour relever le niveau...[...] Alors, si on met le bac, on supprime les épreuves d'admissibilité. Ça ne sert à rien de mettre le bac obligatoire et de laisser les épreuves d'admissibilité, comme elles sont à l'heure actuelle. Parce que, en principe, avec le bac ils s'en sortent tous à l'admissibilité après une mini formation ...[...]...Alors, ils ne savent pas lire, ils ne savent pas écrire, mais on n'est pas là pour savoir si ils savent lire et écrire, mais on est là pour savoir si ils arrivent à franchir le cap des épreuves d'admissibilité. Or pour moi, si ils ont le bac, ils n'ont pas besoin d'aller à l'admissibilité parce que, avec le peu que je leur fais, on y va à 90 %, et souvent 100 % » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

* « C'est vrai que par rapport aux exigences du métier aujourd'hui, ça peut fonctionner avec nos CAP de coiffure. Maintenant, si demain on oriente l'apprentissage de la conduite sur les troisième, quatrième, voire cinquième niveau puisque je crois qu'il y a un cinquième niveau qui a été mis en place aujourd'hui au niveau de la matrice GDE, là, ça ne suffira pas, c'est certain...[...]...C'est vrai que quand on a la chance d'avoir des gens avec des niveaux, on le sent pendant la formation, ils nous le font payer. Et oui il y a une telle différence de niveau entre les uns et les autres...[...]...Mais lui (le CAP de coiffure), il est jeune, donc peut-être que dans 5 ans il va évoluer aussi...[...]... Voilà, donc je dirais, c'est pas vraiment une question de niveau, mais c'est une question après de travail personnel. Parce qu'il y en a qui ont un niveau supérieur, mais qui se le prennent à l'aise. Mais c'est sûr que c'est pas quelqu'un qui, demain par exemple, va passer le BAFM.... » [BAFM, centre « indépendant »]

* « Ça dépend de ce qu'on fait du BEPECASER. Si c'est la première étape et le premier échelon et qu'on fait des techniciens de la conduite, ils peuvent entrer avec un Bepc... et même sans Bepc. Quand vous rentrez un Bepc ou un gars qui a une formation, même si il n'a pas validé son examen en mécanique, ou un gars qui a vécu, et bien il va être capable d'expliquer des notions qui sont très intéressantes entre autres au niveau de la dynamique, qu'un autre qui a fait un bac + 12, ben si il l'a fait dans la philo, c'est gentil mais il ne sera jamais capable de le percuter » [Licence pro., centre « intégré »]

* Sur le niveau d'entrée n'est pas favorable à exclure ceux qui n'ont pas le bac, car certains font de bons moniteurs [BAFM, centre « intégré »]

* « Si on laisse le diplôme au niveau IV, il faut quand même prévoir de pouvoir faire accéder des gens à ce métier par la VAE. Il faudrait prévoir par exemple, qu'avec le bac on puisse « zapper » l'admissibilité...[...]... L'idée est de demander le « niveau bac », mais pas forcément le bac. Outre le niveau élevé des salaires, les plans de carrière que doivent négocier de plus en plus d'employeurs jouent aussi dans le même sens, c'est pour ça que je préférerais que le diplôme soit de niveau plus élevé...[...]... Mais le niveau bac éloignerait beaucoup de candidats » [BAFM, centre « intégré »]

* « Mais il y a un problème de niveau de recrutement des gens : en recrutant les gens au niveau V, c'est pas possible, vous ne pouvez pas faire un enseignant avec quelqu'un qui rentre avec un CAP de charcuterie, voilà...[...]... c'est même pas bac, on propose un métier d'enseignant à des gens...enfin quel est le métier où on peut arriver à obtenir déjà un CAP en six mois, ça n'existe nulle part, et en plus ça c'est même pas un CAP qu'on demande, c'est quasiment un niveau licence, puisqu'on est dans l'enseignement...je veux dire, on se marche dessus, hein....Personnellement, je pense qu'on forme des instructeurs à la conduite, on ne forma pas des enseignants... » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »].

* « Il faudrait recruter niveau minimum bac, pour nous » [BAFM, centre « indépendant »]

* « ...c'est vrai qu'aujourd'hui on a des gens qui sont souvent déjà de niveau IV plutôt que de niveau V quand ils postulent pour cette formation. Je pense que tous les centres doivent constater cette évolution. Ce qui ne veut pas dire qu'on n'a que des échecs quand ce sont des gens de niveau V, non, non, il y a des gens qui réussissent très bien, parce que le diplôme ne reflète pas toutes les capacités des individus. Moi à mon avis, en prospective, puisque j'avais un petit peu préparé notre rencontre, on pourrait recruter au niveau

bac. Mais le problème c'est que si vous recrutez au niveau bac, vous avez une sortie niveau IV...il y a quelque chose de gênant quelque part... Bon moi je n'ai pas la réponse, bien sûr, à ça » [Directeur, centre « indépendant »].

** « Je pense qu'on peut parler d'enseignement au niveau bac » [Exploitant, centre « intégré »]*

** « Le baccalauréat pour le BEPECASER, c'est vraiment très subjectif, parce que ça ne veut rien dire pour moi ; ça ne veut rien dire parce qu'on peut avoir d'autres pré-requis : il y en a qui arrivent avec un CAP de pâtissier ou de boulanger et puis qui excellent tout au long de la formation, et puis d'autres a contrario qui vont avoir bac + 3 ou 4 et qui finalement n'ont pas les pré-requis nécessaires ; ne serait-ce qu'en pratique, ils n'ont pas la logique pédagogique nécessaire, et ils n'arrivent pas à enseigner...on en fera des enseignants, mais..... » . [BAFM, centre « intégré »]*

« C'est la deuxième session que l'on prend financièrement à notre compte. L'année dernière on avait 25 candidats au départ ; 24 cette année. On fait un entretien, pour sélectionner. Question niveau d'étude, on essaye d'avoir un bac. Mais le problème des bacs scientifiques à l'heure actuelle, pour l'épreuve de synthèse par exemple, ils sont complètement largués ; donc il y a un travail intense. La formatrice était vidée, pendant 6 semaines l'année dernière (7 semaines cette année), on a préparé l'épreuve de synthèse...[...]... Bac ou pas, il faudrait qu'ils aient un niveau de culture générale beaucoup plus élevé qu'ils ne l'ont. Parce que dès qu'on leur donne un texte, dès qu'on prononce une phrase, ils sont incapables de.... par exemple, vous faites un cours magistral, ils sont incapables de synthétiser une phrase, incapables, c'est de la dictée. C'est du CP, bien qu'ils aient le bac. Alors ça c'est aussi un autre problème qu'il y a à l'EN. Ils n'ont pas cet esprit de débrouillardise. La synthèse est très, très compliquée pour les jeunes, beaucoup moins pour les personnes âgées. On en avait cette année, des personnes qui avaient jusqu'à 54 ans. » [Exploitant, centre « intégré »]

Mme : « Les gens qui ont vécu, ils ont une capacité effectivement à tirer le jus d'un texte ; alors que ces jeunes qui sortent de l'école, nous on en avait deux qui avaient un BTS cette année, ben ils n'y arrivaient pas...[.]... On se heurte à d'autres problèmes. Soit ils ont effectivement des diplômes, au minimum le bac, soit on tombe sur des très bons, qui n'ont pas de diplômes mais qui, eux, savent écrire français ; et à la limite je ne sais pas si je ne préfère pas travailler avec ceux-là. » [Formatrice, centre « intégré »]

Source : enquête qualitative LEST

Modifications souhaitées« Quant au niveau scolaire exigé à l'entrée de la formation »
15 avis fournis par les centres :
<i>Organiser un examen de contrôle de niveau pour tous les stagiaires : nombre de personnes ayant le bac ne sachant pas lire correctement</i>
<i>A l'entrée, niveau bac+2 si des modules de remise à niveau sont créés pour permettre à ceux qui possèdent les MOTIVATIONS de ne pas se voir barrés pour insuffisance de connaissances</i>
<i>Niveau bac mini</i>
<i>Niveau seconde minimum</i>
<i>Niveau bac avec possibilité d'accès pour les non diplômés</i>
<i>Le niveau bac semble souhaitable. Contrôle de niveau pour les autres</i>
<i>Une exigence plus marquée pour la maîtrise du français (écrit et oral)</i>
<i>Identique, car les candidats sans diplômes sont très motivés pour réussir le BEPECASER</i>
<i>Niveau IV minimum</i>
<i>Ne pas imposer le bac, car ce serait fermer la porte à des candidats très motivés n'ayant que le Bepc ou le CAP/BEP en poche</i>
<i>Correct au niveau V, attendu les salaires ensuite</i>
<i>Les épreuves de niveau ainsi que celles d'admissibilité ne sont pas pertinentes au regard des aptitudes requises à l'admission. Suggestion : recruter au niveau bac + sélection sur épreuves de conduite</i>
<i>Niveau bac</i>
<i>Niveau bac</i>
<i>Bac</i>

Source : enquête qualitative LEST

2.3. Les modes de prise en charge des coûts de la formation pour les stagiaires

2.3.1. Le constat statistique

La manière dont le coût de la formation est financé peut avoir des incidences sur de nombreux aspects de l'activité des centres de formation. Par exemple, en assortissant leurs dispositifs d'aide de conditions d'âge ou de diplômes, certaines institutions publiques (conseil régionaux, généraux, préfetures, Assedic ou missions locales) jouent un rôle non négligeable – parfois prépondérant – dans la détermination des profils des élèves. Ces mêmes instances publiques influencent souvent directement les critères de sélection des candidats à l'entrée en formation. Enfin, l'existence ou non d'une prise en charge des coûts de la formation ou d'une aide financière apportée aux élèves conditionne pour partie le remplissage des classes dans les centres de formation.

Les résultats de l'enquête quantitative font ressortir avec force le caractère dominant du financement personnel, par les élèves eux-mêmes, des coûts de leur mise à niveau (préparation au contrôle de niveau, préparation à l'admissibilité) avant formation aux épreuves d'admission. En admission en revanche, ce sont les fonds publics qui dominent, devant les fonds de la formation professionnelle, sensiblement au même niveau que l'autofinancement. Que près d'un quart des candidats financent sur leurs propres deniers (ou ceux de leurs parents) une formation relativement coûteuse (entre 3 000 et 6 000 euros) est, *a priori*, assez surprenant⁴⁹ ; l'existence de débouchés immédiats pour les lauréats en est l'explication la plus plausible.

Le financement de la formation BEPECASER

	Contrôle de niveau	Admissibilité	Admission	Mention « deux roues »	Mention « groupe lourd »	Total
Financement personnel	100	64,7	24,2	51,1	45,3	46,3
Conseil régional	0	8,2	32,0	2,1	1,9	17,3
Fongecif	0	10,6	13,4	8,5	17,0	12,1
Assedic	0	5,8	11,1	2,1	1,9	7,5
ANFA	0	7,9	8,2	23,4	26,4	10,3
Autres*	0	2,7	11,1	12,8	7,5	7,2
	100	100	100	100	100	100
N = candidats concernés	5	329	306	47	53	740

Source : enquête quantitative LEST

Que les fonds de la formation professionnelle ne pèsent pas plus lourdement dans les sources de financement n'est pas moins surprenant ; il faut sans doute mobiliser le constat de l'organisation balbutiante d'une profession encore « jeune » pour expliquer ce résultat.

D'autres sources de financement sont citées, pêle-mêle, par les centres de formation : conseil général, PLIE, agence d'insertion (RMI), Préfecture, armée, AGEFIPH, Uniformation, FAFTT, contrat de professionnalisation, fonds de formation AGEFOS, OPCAREG, Cotorep, reclassement, etc.

⁴⁹ « Alors quelques uns qui travaillent parallèle : cette année j'en avais un qui travaillait la nuit et qui venait le jour en formation, il a réussi ; et pour vous dire, c'est un type qui a tout juste un Bepc au départ. Donc financement perso : la plupart du temps dans ce cas là, c'est des jeunes, donc papa-maman ; parce que j'ai le bac, j'ai 23 ans, et je ne sais pas quoi faire... » (BAFM, centre « indépendant »).

Financement BEPECASER (admission 2007)

Financement personnel	17,8
Conseil régional	27,1
Assedic	14,1
Fongecif	20,8
Contrats de professionnalisation	9,3
Autres*	10,8
Total	100

Source : enquête qualitative LEST

Les entretiens réalisés dans les centres de formation confirment l'importance aujourd'hui pour la vie des centres des financements régionaux et des mesures pour l'emploi (financements Assedic notamment). Ils font apparaître aussi les contrats de professionnalisation du fait qu'un des centres observés avait été choisi pour cette particularité d'accueillir un nombre significatifs de ces contrats.

La question des contrats en alternance était aussi posée dans l'enquête quantitative. 36 % des centres ont « déjà accueilli des stagiaires sous contrats en alternance ». Pour l'année 2006, onze centres ont déclaré avoir accueilli des contrats de professionnalisation (55 stagiaires au total, soit un moyenne de 5 contrats par centre répondant) ; en général, ces centres pratiquaient auparavant les contrats de qualification.

Financements publics liés à l'insertion professionnelle et contrats en alternance ont fait l'objet de nombreux commentaires de la part des professionnels rencontrés. Les premiers, d'une manière ambivalente : les financements régionaux, qui en constituent la part la plus importante, sont à la fois une « manne » pour les centres qui en bénéficient et un système de contraintes parfois contre-productives. Les seconds, largement développés dans d'autres professions, voient leur essor limité par la réglementation de l'activité spécifique de la conduite et de la sécurité routière.

2.3.2. Les financements publics de la formation aux métiers de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière : entre opportunité et contrainte pour les centres.

Depuis plusieurs années on assiste à une montée en puissance de financements publics de la formation des ECSR. Dans ce domaine, l'intervention de la politique publique est très largement orientée par un objectif d'insertion professionnelle de publics en difficulté vers des métiers offrant des débouchés professionnels avérés. Les acteurs publics les plus importants tant en termes de financement que de sélection et d'orientation des candidats au BEPECASER sont les conseils régionaux, l'Assedic et l'ANPE. Les politiques locales (conseils régionaux, agences locales, etc.) étant dotées d'une certaine autonomie, elles ne sont pas homogènes sur tout le territoire national ; si bien que les constats faits par nos interlocuteurs sur ce qui correspond à leur yeux à des dysfonctionnements ou à des contraintes arbitraires devraient être relativisés par une étude spécifique couvrant un nombre plus important de régions.

Jeux politique locaux, systèmes d'attribution des marchés et limitation de la concurrence

La question du financement des stagiaires est un enjeu majeur pour l'économie des centres. L'auto-financement a ses limites, particulièrement pour des populations à faible capital scolaire ; et les fonds de la formation professionnelle dans cette branche, même si ils se développent, restent encore limités. Aussi l'habilitation d'un centre par les instances régionales, qui s'assortit du financement annuel d'un certain nombre de stagiaires, apparaît au premier abord comme une solution au moindre coût au double problème de remplissage de la salle de cours et d'emploi des formateurs. Mais lorsque l'habilitation d'un centre est relativement pérenne naît généralement chez ses concurrents un sentiment d'iniquité, d'arbitraire et – pour ceux qui re-présentent chaque année sans succès leur dossier à la Région - parfois de découragement. Sont alors mobilisés toute une série d'arguments, non contre ce type de financement lui-même, mais hostiles au système d'attribution de places sur lequel il repose :

« Je me heurte après au panier de crabe politique. Donc la seule solution que j'ai trouvée pour financer ça, c'est le Conseil Général, et là, les conseillers, c'est des politiques. Et ils se tirent dans les pieds les uns, les autres... [...]... donc je l'ai rencontré, lui il est d'une couleur politique, et puis celui qui s'occupe de la convention en question est d'une autre couleur politique. Et alors on m'a fait comprendre qu'étant donné que mon dossier il venait de celui-là, qui avait telle couleur politique, etc....Donc je suis en train d'essayer de me fâcher un tout petit peu, là, par ce que ça commence à suffire, quoi...mais de toutes façons j'en suis dépendante ...[...]... Ben on peut essayer de négocier aussi en fait des trucs avec les Assedic, ou avec les conseils Généraux, etc.... En fait, ben c'est de la politique de couloir, quoi, hein, c'est à dire qu'il faut essayer effectivement de se positionner, de se placer. Comment ça se fait qu'un dossier est reçu est pas un autre ? Moi je n'ai jamais compris » [BAFM, centre « indépendant »]

« Encore une fois, je vous disais, il y a le problème politique. Ca n'engage que moi, mais quand il y a des appels à projet, quand on regarde le listing, on se pose des questions. Moi j'aimerais un jour qu'on me dise : vous n'avez pas été retenu pour l'appel à projets, pour ça. » [Directeur, centre « indépendant »]

Ce sentiment d'arbitraire ou d'injustice est d'autant plus virulent que l'attribution des financements publics confère effectivement un « avantage compétitif » au centre qui en bénéficie. D'une part, les financements des conseils régionaux vont souvent de pair avec d'autres aides (par exemple, des aides Assedic aux stagiaires) : l'avantage est cumulatif. D'autre part, comme les instances régionales ne sélectionnent qu'un centre par département (mais pas dans tous les départements), la concurrence entre centres pour les stagiaires est clairement faussée :

« La région ne finance qu'un centre par département ; mais dans chaque département il y a plusieurs centres, donc certains qui ne sont pas conventionnés par la région. Donc forcément des fois nous, on récupère des stagiaires qui viennent d'un peu plus loin parce que dans le centre où ils étaient, ben ils n'ont pas le financement de la région et donc ils essayent quand même de l'avoir comme ça » [Directeur, centre « indépendant »]

L'absence de maillage territorial adapté de la politique régionale de financement de la formation BEPECASER se ligue souvent avec les aléas de l'habilitation des centres pour provoquer lassitude et découragement :

« Ceux qui sont demandeurs d'emploi, ben quand ils sont à l'ANPE on va leur dire : ha oui mais il n'y pas de convention Région, donc on ne peut rien faire, et donc déjà au départ ils sont bloqués en termes de financements parce qu'il n'y a pas la convention région. Ou alors de temps, il y en a un. C'est vrai que ça bloque énormément » [BAFM, centre « indépendant »]

« Dans les dernières années, nous avons subi les vicissitudes des aides gouvernementales : une année on vous aide, une année on ne vous aide pas, une année on aide les jeunes, une année on aide les vieux, une année on aide personne, une année il faut avoir un contrat, une année il ne le faut pas [Directeur, centre « intégré »]

« Je sais que je ne le fais plus, je ne réponds plus d'ailleurs aux appels d'offre de la Région, parce que pendant trois ans j'ai eu la convention Région, et puis après je ne l'ai plus eue ; pendant trois années j'ai continué à répondre aux appels d'offre, et je n'ai jamais rien obtenu, donc aujourd'hui je ne réponds même plus à ça » [BAFM, propriétaire et formateur, centre « indépendant »]

« Vous savez, les classes région, une année vous les avez, une année vous ne les avez pas ; vous avez des classes régions, les Assedic vous envoient du monde, vous n'avez pas de classes région, les Assedic ne vous envoient personne, vous mourrez ; donc, voilà les problèmes que nous rencontrons, côté financement ». [Directeur, centre « intégré »]

Des grilles d'évaluation et de sélection des élèves plus ou moins adaptées aux pré-requis définis par les centres.

Le second point d'achoppement des relations entre centres de formation et instances locales d'insertion professionnelle concerne la sélection des élèves auxquels vont être attribués des financements ou des aides. Au delà d'ailleurs de la sélection proprement dite, se pose aussi la question de l'orientation des demandeurs d'emploi au sein de ces instances et, avec elle, celle de l'image de la profession auprès des agents d'orientation ou d'insertion.

Par exemple certains centres de formation adressent au conseil régional le grief d'une inadéquation des candidats qu'on leur envoie aux métiers de la conduite et de la sécurité routière. Il est d'autant plus fort que les instances régionales laissent moins de marge de manœuvre aux formateurs pour sélectionner les candidats. Mais on constate aussi que la « manne » économique que représentent les aides publiques en matière de formation peut rendre aussi les centres beaucoup plus « indulgents » et flexibles par rapport à leurs critères de recrutement :

« Là, aujourd'hui, on n'a quasiment aucune prise là-dessus. Et encore une fois, avec les nouvelles règles de la région, on est obligés de les prendre à partir du moment où ils nous sont envoyés par l'ANPE, quoi, le problème il est là....[...]... Le problème c'est que quand vous êtes conventionnés par la région, vous êtes obligés de prendre les personnes que vous envoie l'ANPE, donc on n'a pas trop, trop le choix ; sauf si on avait vraiment un nombre important, où là on pourrait le faire...[...]... Le problème c'est qu'on a des gens qui arrivent avec un niveau très faible ; mais c'est vrai qu'on n'a pas tous les pré-requis, on a des gens qui ont des niveaux vraiment très, très bas, donc après il faut vraiment travailler dur pour les faire passer ». [BAFM, centre « indépendant »]

« Mais ça pose d'autres problèmes parce qu'en général ce sont des jeunes sortis du système scolaire ou qui sont un peu en désocialisation, ou des choses comme ça, donc ils n'ont pas souvent de bagnoles, ça va leur coûter cher de faire des allers et retours. Avant, ils défrayaient un peu les gamins dans les trajets, maintenant ils ne le font pratiquement plus, donc les gamins ils ont des problèmes des fois, ne serait-ce que pour mettre l'essence dans la voiture ; même si on insiste sur le co-voiturage, mais tout le monde ne peut pas faire du co-voiturage » [BAFM, propriétaire et formatrice]

« Ils disent, voilà, on vous envoie tout le monde, démerdez-vous à leur expliquer que ce n'est pas leur job. C'est un peu ça. Bon, nous on a le même cas pour les taxis, hein, il y a Cap Emploi qui nous envoie des personnes qui ne savaient pratiquement ni lire ni écrire, où ma collaboratrice est venue me voir en me disant : comment je fais ? Je lui ai dit : vous leur faites passer des tests..... [...]..... Le problème de l'ANPE, c'est qu'ils ont une méconnaissance du métier aussi ...[...] c'est eux qui choisissent le public. Nous, on n'est pas là pour mettre des gens en formation, on est là pour derrière leur trouver un emploi, et surtout leur donner une évolution dans l'emploi aussi. Et si leurs chances sont limitées dès le départ, vous ne pouvez pas leur donner le niveau, hein. Je veux dire, on est là pour essayer d'élever le niveau de la profession ; si on ne nous donne pas les moyens... » [Directeur, centre « indépendant »]

« En fait, ils paient 14 places, mais selon des conditions très strictes bien entendu, c'est à dire que c'est eux qui définissent le public qui est visé ; puisque c'est voté par les élus au niveau du CR. Il s travaillent avec les missions locales, sans arrêt, sur le terrain, l'ANPE...[...]... Ce sont des objectifs qui ont été visés en fonction des publics qu'il faut aider. Donc pour PACA c'est les moins de 25 ans sans diplômes. Alors dans le BEPECASER, comme on a quand même des pré-requis, minimum le CAP, BEP, etc., ils acceptent effectivement qu'on prenne des gens à niveau V ; mais pas plus, hein, puisqu'on a des gens des fois ...[...]... qui correspondraient très bien au profil enseignement de la conduite, mais qui sont titulaires par exemple d'un bac+2, etc., et là on peut pas les prendre dans le cadre du Conseil régional, ça nous est interdit. » [BAFM, propriétaire et formatrice]

« Alors, assez longtemps, jusqu'au moment où on est passés aux 600 heures obligatoires (1990 ou 1991), j'ai fait le jour et le soir. Avec les 600 heures obligatoires, je me suis dit : tu ne peux plus faire les 600 heures le jour et la nuit, donc, je n'ai plus fait qu'une session de 600 heures : donc là, on n'a plus eu la même clientèle, et les ennuis ont commencé sur le plan pédagogique. Parce qu'on a dû ne s'adresser qu'à des gens qui ne travaillaient pas ; des gens qui ne travaillent pas n'ont pas d'argent ; donc les financements, le ci le là, etc. ...Moi j'ai eu des financements d'état : le dernier financement d'état c'était l'année dernière, il y a deux ans on va dire : l'Assedic a financé 8 personnes, chez moi, directement ; parce qu'il y avait eu un type qui avait voulu s'occuper des AE, apparemment parce qu'il connaissait quelqu'un qui avait une AE et qui lui avait raconté toutes leurs turpitudes, et qui lui avait dit : mais si tu savais, si ils ont le diplôme, ils sont embauchés avant même d'avoir le diplôme. Alors pour vous dire, on avait fait un projet sur 10 personnes, et donc on fait la première réunion d'information des stagiaires ; donc je vais là-bas, je vois la salle, salle qui était moins grande que celle-là. Alors je dis au gars : dites-moi, la salle ne sera pas assez grande pour accueillir tous les... Il me dit : si, ils sont 9. Je lui dis ; mais attendez, moi je pensais qu'il y en avait 50, comment on va choisir ? Il me dit : non, déjà ils sont 9, donc on verra....[...]... Toujours est-il qu'au bout d'un quart d'heure de réunion d'information, il y a un type qui se lève et qui dit : je suis désolé, ce n'est pas pour moi, je m'en vais.... On se retrouve à 8. 8, donc les 8 adhèrent au truc, ils signent la convention, et on commence les tests de conduite ; parce que eux ils s'étaient occupés des tests de profil, etc., baccalauréat, etc.

Test de conduite : deux personnes, pfffff, pas dans le coup. Je téléphone, je dis : vous savez....et là on me dit : écoutez monsieur A., on a fait un projet à 10, on n'en a que 8, à 6 on ne le fait pas. Qu'est-ce que vous faites ? Hein ? OK ? Ben je me dis : tant pis, je me les coltine. Voilà.. Et donc, session difficile, parce que les gens ne voulaient pas travailler. Il y en a un, il a élevé ses gosses pendant sa formation ; il y en a un autre, il a fait sa 14ème psychothérapie. Et c'était la guerre, parce que si j'avais laissé faire ils ne venaient pas en cours. » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

Les conséquences du changement de public plus ou moins introduit par la politique publique d'insertion dans la branche sont particulièrement visibles, selon les formateurs, en termes de motivation scolaire :

« Moi je pense aussi, c'est pareil, ça n'engage que moi, moi je vois, je fais ça depuis 1991, et la modification que je vois, comme le dit X., c'est qu'au départ on avait des gens qui étaient plus motivés par la profession d'enseignant de la conduite ; maintenant on a des gens qui sont en perte de vitesse au niveau de l'emploi, ce qui n'est pas forcément idiot, et on les met là-dedans ; et ça le fait ou ça ne le fait pas. Alors on va dire que sur un groupe de 15 on en a 5 ou 6 qui sont des gens intéressés ; les autres, ils vont trouver du boulot, quoi ; ce qui n'est pas négligeable, hein. » [BAFM, salariée, centre « indépendant »]

« Le mode de recrutement n'est plus du tout le même. Moi je prends simplement avec le Conseil Régional, anciennement quand j'ai commencé avec eux, j'avais les tenants et les aboutissants, c'est à dire que c'est moi qui recrutais, je recevais les gens, à la limite quand je voulais les tester en bagnole je les testais en bagnole, je les recevais une fois, on discutait ici, on pouvait faire des tests, machin, etc... bon. Maintenant, moi je n'ai plus le droit de prendre des gens directement : obligatoirement on prend des gens qui ont été déjà sélectionnés par la mission locale d'insertion, enfin je parle dans le contrat avec le CR. D'accord ? Ca veut dire – et je crois qu'il faut bien mettre les choses sur la table – les missions locales d'insertion, elles ont un objectif aussi, c'est à dire que eux, on leur dit : ben voilà, vous avez X jeunes à vous occuper, ben il faut qu'en fin d'année vous puissiez nous dire que vous en avez mis X en formation. D'accord ? Donc leur intérêt à eux, c'est de nous faire passer un certain nombre de gens en formation. Après, je pense que va intervenir au niveau de chaque jeune un petit peu la motivation, est-ce qu'il aime la conduite, ou non, tel ou tel aime être en rapport avec les gens, etc., et avec peut-être le fait de leur dire que très certainement le monitorat d'AE est quelque chose qui leur conviendrait. Les jeunes savent très bien quand ils sont dans ces processus d'insertion là qu'ils n'ont pas bien le choix non plus, c'est à dire que s'ils refusent une fois, deux fois, ben on sait qu'avec le conseiller ça commence à barder un peu... [...]...Donc on est passés en fait de formations adultes, avec des gens demandeurs, intéressés, etc., à des formations plutôt scolaires avec de jeunes adultes qui sont des gamins, qui manquent complètement de maturité : nous, on a quand même un métier qui a rapport à la Loi, et on reçoit des jeunes ici qui sont on va dire en rupture de ban avec ce genre de chose, alors il faudrait déjà qu'on fasse un travail d'insertion, de relation à la loi, donc : qui es-tu en tant que citoyen dans la relation que tu as aux institutions, etc. ? Et qu'est-ce que ça veut dire de vouloir enseigner le code de la route ? C'est à dire déjà toi, quel est ton rapport avec le code de la route, c'est à dire avec le code pénal, parce que c'est quand même une annexe du code pénal. Et bien déjà là, on a déjà un gros, gros boulot. Donc après, quand on arrive avec les cours, en disant : bon alors, le dépassement, le machin, etc., les gamins, déjà dans leur tête ils ne sont pas là-dedans, c'est n'importe quoi...et on va leur demander après, dans une voiture, d'aller justifier l'arrêt à un stop, par exemple, alors qu'ils n'en ont déjà eux-mêmes, aucune idée, ils n'en voient pas l'intérêt...alors, on va le dire ici, on va en parler, mais c'est pas suffisant, bien sûr, du tout..» [BAFM, propriétaire et formatrice, centre « indépendant »]

Si ce risque de dérive existe bien, le plus souvent soit par méconnaissance du métier d'ECSR par les organismes d'orientation professionnelle et par les décideurs publics soit par rareté des candidatures, d'autres centres parviennent à au contraire à peaufiner leur sélection au sein d'un vivier important de demandeurs d'emploi constitué par les agences locales :

« Et les autres, c'est les aides publiques, notamment, les subventions conseil régional, Conseil Général, sur lesquels il y a un suivi aussi bien administratif que pédagogique, puisqu'ils nous demandent un petit peu ce que deviennent nos gens. Alors les règles de la commande publique sont quand même très, très précises, moi je me suis mis comme il fallait, quoi. C'est à dire qu'il faut pour cela, que ce soient les missions locales qui nous les adressent, pour les moins de 26 ans, hein. Donc quand ces personnes nous sont adressées, on leur fait des réunions collectives. Avec ces réunions collectives, ils écrivent un questionnaire, et par la suite ils me renvoient une lettre de motivation avec leur photo, on monte un dossier. Et je leur fais faire aussi des tests, par le biais vous savez du contrôle de niveau. Ceux qui n'ont pas le niveau, que ce soit un brevet des

collèges ou un bac+5 je leur donne à tous un test de contrôle de niveau. Ce test de contrôle de niveau je le garde avec moi. Quand je vois que les gens n'ont vraiment pas une bonne note, je les re- convoque, et je leur demande de préparer un texte à l'oral, puisqu'il faut justement qu'on arrive à leur donner...si la personne n'est pas bonne du tout, ni à l'écrit ni à l'oral, on sait très bien qu'on ne peut pas leur faire la formation ; Et en général, en septembre, je prend RV avec madame Y. qui est chargée du pôle d'insertion, et avec elle, on fait une mini commission à deux, on regarde dossier par dossier : elle sur son écran elle regarde si la personne est bien prescrite au niveau, et c'est elle et moi qui choisissons les gens qui vont faire la formation [...] Alors, il faut regarder aussi la vocation politique. Dans le PRF, la vocation politique c'est d'insérer les gens qui n'ont pas de diplômes ou qui ont des diplômes obsolètes. Donc quand on arrive à prendre ces personnes là, et que ces personnes arrivent à avoir un diplôme tel que le BEPECASER, je peux vous dire qu'on a fait quelque chose qui est fabuleux ...[...]...Oui, on fait une sélection.....attendez, quand j'en ai 40 et que je n'ai que 14 postes... » [Propriétaire et formateur, centre « intégré »]

Financement public, certification et pression sur les prix des formations ?

Une troisième série d'objections soulevées par les centres bénéficiant de financements régionaux concerne les jeux de contraintes économiques qu'il faut se préparer à supporter en répondant aux appels d'offre. L'adjudication, d'une part, se ferait largement sur la base d'une capacité du centre à pratiquer des prix bas (politiquer du « moins disant ») et à donner à la fois l'assurance d'une qualité de prestation (certification, soumission à des normes de qualité). Du point de vue de la plupart de nos interlocuteurs, les deux injonctions sont peu compatibles, même si en contrepartie la tendance de certains conseils régionaux est à développer des contrats triennaux, assurant ainsi une meilleure visibilité du chiffre d'affaires aux entreprises :

« Par rapport à ce qu'on nous demande au niveau du Conseil régional, si je voulais mettre en place leurs demandes, ce n'est pas 35 heures que je ferais, c'est 50, si je veux vraiment faire ce qu'ils veulent... » [BAFM salariée, centre « indépendant »]

« Cette année on a répondu à un appel à projet qui est triennal : pour pouvoir travailler dans de bonnes conditions c'est essentiel. Mais bon, d'un autre côté on nous demande de tirer les prix, hein, l'appel à projet c'est ça.... Je crois que c'est 5 euros à peu près l'heure stagiaire... Ce n'est pas lourd, hein.... » [Directeur, centre « indépendant »].

« Et puis de toutes façons, la région nous impose aussi certains prix. On ne peut pas monter trop haut, quoi. » [BAFM formateur, centre indépendant »]

« Au niveau par exemple de la Région, il y a deux ans, ils nous avaient dit, parce que moi j'avais mis ça sur la table aussi, ils nous avaient dit : bon, écoutez, vous chiffrez exactement, dans le réel...c'est à dire par exemple, vous êtes formateur, alors pour moi déjà au delà de 6 heures de formation, ce n'est même pas la peine, donc je veux dire les 7 heures ou machin c'est n'importe quoi. Bon, déjà. Et puis ensuite, ça veut dire qu'on travaille quoi, pendant une heure ou heure et quart, on s'arrête pendant un quart d'heure ou 20 minutes, on connaît très bien les capacités de concentration de l'homme, donc ça veut dire qu'en gros sur l'heure c'est dix minutes, et encore, bon, il faut vraiment convoquer les gens ; dix minutes pendant lesquelles je fais passer les savoirs, et après je fais de l'application de savoirs. Bon d'accord ? C'est à dire que vu le programme qu'on a à faire passer, il nous faudra un certain nombre d'heures ; et puis après, il faudrait effectivement, pour que le formateur réellement mesure son acte de formation, qu'il puisse évaluer réellement, avec des vraies évaluations ; mais ça veut dire qu'il faut les monter, qu'il faut les faire, qu'il faut les corriger, etc.... [...]... Oui, mais la petite difficulté si vous voulez, c'est que – c'est là la très grande hypocrisie, mais enfin personne n'est dupe -, moi on me dit il y a deux ans : faites ça ; donc, je fais. J'arrive donc à un prix de formation, je veux dire de vraie formation. Évidemment, le conseil régional, il tombe par terre, et je reçois immédiatement un coup de fil et le type il me dit : mais vous êtes tombée sur la tête, ou quoi ? Je lui ai dit : vous m'avez dit de marquer réellement, ben je marque. Avec en plus, je lui dis, vous remarquerez un petit surplus de manière à ce que je puisse investir moi dans peut-être des logiciels, des machins, etc...voilà...mais le type il m'a dit : mais enfin vous rigolez ou quoi ? Ben voilà » [BAFM formatrice, propriétaire, centre « indépendant »]

« Il y a eu voilà deux ans une proposition de rentrer dans ce qu'on appelle une démarche qualité. C'était simplement une proposition. A l'époque je me suis un peu intéressée à la chose, mais quand j'ai commencé à lire, j'ai dit : c'est pas pour moi, je suis vraiment trop petit pour ça. Et puis cette année, à l'appel d'offres, ça a été très clair : c'est soit on rentre dedans, et on est validés pendant trois ans, soit encore cette année on

peut opter pour ne pas être validés, mais moi je sais pertinemment ce que ça va faire, c'est à dire que si je ne rentre pas dans ce truc là, dans deux ans je ne suis plus acceptée en formation. Donc ça veut dire qu'ou on rentre là-dedans d'une manière ou d'une autre, ou alors on sait qu'on va peut-être tenir une session, et puis l'année prochaine on ferme...[...]... C'est évident que moi, sur une toute petite structure comme la notre, on est dans un truc qui est complètement décalé vis à vis de nous, quoi ; totalement ». [BAFM formatrice, propriétaire, centre « indépendant »]

La qualité région, « Ben ça coûte très cher. Bon, il y a du pour et du contre. Ce qui est bien, c'est que quand vous êtes arrivés au bout du truc, vous savez réellement ce qui se passe chez vous. Ça, c'est le côté positif. Le côté négatif, c'est que pour que vous sachiez tout, il faut que vous mettiez des gens à la saisie, donc ça fait augmenter la charge. Alors la problématique, c'est vrai que ça vous permet de mieux fonctionner, mais mieux fonctionner avec moins de moyens c'est plus difficile ...[...]... donc voilà, derrière ça, vous ne pouvez pas la vendre la qualité. Contrairement à ce que les gens pensent, la qualité, on reconnaît que c'est bien, mais on ne peut pas la valoriser, vous vendez toujours au même prix » [Directeur, centre « intégré »]

On trouve, dans les entretiens, bien d'autres exemples de petits ou de grands « dysfonctionnements financiers » qui, ajoutés les uns aux autres, peuvent finir par contrebalancer la sécurité des flux d'élèves offerte par le financement public. Ainsi, la question de la responsabilisation économique du centre dans la gestion de l'absentéisme est assez caricaturale aussi d'un partenariat insuffisant entre les financeurs et les formateurs :

« Autre dysfonctionnement à l'intérieur du BEPECASER financé par le conseil régional ou par les Assedic, etc. C'est que le centre de formation est payé en fonction des heures effectuées. Avant ça ne posait aucun problème parce que les gens étaient motivés, donc ils étaient présents. Mais de plus en plus, ils sont de moins en moins motivés, donc ils sont de plus en plus absents. Il faut savoir que si je les déclare absents, je ne suis pas payée. Donc moi, Mme L. est présente dans la salle et elle reçoit son salaire à la fin du mois, et si moi sur une salle de 14 il en manque la moitié, vous voyez un peu. Moi ça me rend la vie impossible cette histoire là. Je m'en suis ouverte au CR, mais c'est toujours pareil vous savez, il faut avancer sur des œufs, et bon, on me dit : ben oui, on n'est pas sans méconnaître la chose, mais anciennement, quand on faisait confiance aux centres de formation et qu'on les payait, ben finalement ils n'étaient pas motivés pour faire rentrer les gens dans les salles. Alors je leur dis : écoutez, il y a peut-être aussi un équilibre à trouver entre le tout et le rien. Parce que vous voyez qu'on accumule des choses là, hein, quand on parle l'absentéisme ou de l'abandon, ou de la motivation, ben plus ça va, plus nous on nous demande de faire de l'insertion avec des gens qui sont pas très motivés, qui ont une mentalité de gamins, et qui dès qu'ils peuvent, s'absentent. Et nous on n'a pas les moyens de rétorsion au niveau disciplinaire. On est donc obligés d'en parler du coté disciplinaire, parce que, ben moi si je marque absent, ben Mme L. à la fin du mois, elle n'aura peut-être pas son salaire non plus à ce moment là. Déjà qu'on est sur des prix en bas du bas, voilà quoi. » [BAFM, formatrice et propriétaire, centre « indépendant »]

Vers des classes dédiées aux financeurs publics dans les centres de formation ?

La principale inquiétude à l'heure actuelle pour les centres de formation provient d'une tendance des conseils régionaux à imposer des classes entièrement dédiées aux élèves qu'ils financent. Ce qui, pour la plupart des centres, pose des problèmes quasi insurmontables : ouvrir deux classes par session pour séparer les élèves financés par le conseil régional des autres candidats :

« Et à côté on ne peut pas intégrer, admettons des gens qui sont en FONGECIF ou des choses comme ça, quoi....ou en contrat de professionnalisation... [...] ...Oui, mais alors je vais vous dire autre chose : nouvelle règle, pour cette année là, de la région, en tout cas la notre, c'est qu'à partir du moment où la région nous finance 12 ou 15 places, on a interdiction formelle de prendre d'autres publics que la région. Sur la prochaine session, sauf à faire un deuxième groupe. Alors ça aussi, moi je ne comprends pas très bien l'intérêt, de la région, je ne comprends pas là. C'est à dire qu'effectivement, la région demain nous finance 12 place, ou 15 places, je ne sais pas, nous dans la salle il n'y pas de soucis, on peut monter à plus en termes de public, mais là, du coup, on a l'interdiction formelle de prendre un contrat de professionnalisation ou quelqu'un qui serait en CIF ou quelqu'un qui s'auto-financerait. Pour la prochaine session, là. Donc nous c'est la question qu'on est en train de se poser en ce moment : en fonction de la demande que l'on aura, et bien peut-être effectivement, on va mettre deux groupes en parallèle, ou je sais pas comment on va faire » [Formateur BAFM, centre « indépendant »]

« Alors normalement, pour le conseil régional, à faire de la formation elle ne veut uniquement que ces gens là dans la salle, puisqu'elle achète ce genre de choses. Maintenant, on peut toujours essayer de discuter avec eux, mais en général c'est ça. Donc des fois, nous, suivant les années et les demandes, on fait tourner un deuxième groupe avec d'autres financements. Alors soit des congés individuels de formation, soit des reconversions au niveau de l'armée ; financement personnel, très rarement » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »].

Des règles de partenariat peu co-produites

Finalement, tout semble bien se passer entre les instances régionales/locales de financement de la formation professionnelle et les centres de formation sur le mode d'une relative ignorance mutuelle des contraintes et des objectifs de chacun. D'un côté, les centres, et leurs formateurs, sont sans doute peu outillés pour enseigner à des publics en difficulté sur le marché du travail (publics peu qualifiés, assez désocialisés, etc.). D'un autre côté, les conseils régionaux/général ou les agences locales peinent à prendre en compte à la fois la spécificité du métier d'ECSR (et les pré-requis nécessaires à son apprentissage) et les contraintes économiques des centres de formation.

2.3.3. Les contrats de professionnalisation et leurs limites : charge ou investissement pour l'employeur ?

Même si les formations aux métiers de la conduite et de la sécurité sont construites sur la base d'une alternance entre cours théoriques en centre de formation et stages pratiques, non rémunérés, en entreprise peu font l'objet de véritables contrats en alternance, c'est à dire liant une entreprise (ECSR) à son salarié et lui assurant, moyennant rémunération, une formation en entreprise et en centre de formation.

Dans l'enquête quantitative, était posée la question suivante : « Avez-vous déjà accueilli des stagiaires sous contrats en alternance ? ». Seuls un tiers des centres interrogés déclarent en avoir accueilli :

2 non réponses
16 = non
9 = oui

Source : enquête quantitative LEST

Parmi ceux qui répondent « oui » à la question, 5 centres de formation seulement indiquent le nombre de contrats en alternance entre 2001 et 2005 :

2
2
8
24
65
Total = 101

Deux centres font les commentaires suivants : « Le cursus de formation n'est pas adapté à l'alternance » et « Aucune auto-école dans [la région] ne pratique ce sport »

A la question enfin : « Combien avez-vous eu de contrat de professionnalisation lors de la session 2006 ? », on obtient 11 réponses positives. On remarque enfin que ceux qui ont eu des contrats de professionnalisation en 2006 sont généralement les mêmes qui pratiquaient auparavant les contrats de qualification :

contrats de professionnalisation 2006	Alternance entre 2001 et 2005
3	
1	
2	
7	24
1	2
15	
1	
20	65
2	8
2	
1	2
55	101

Source : enquête quantitative LEST

Deux centres seulement ont eu un nombre significatif de contrats de professionnalisation en 2006 (respectivement 15 et 20 contrats).

Dans la plupart des branches professionnelles, le contrat de professionnalisation représente pour l'entreprise un investissement en formation dont le retour est la stabilisation en son sein de compétences qui lui sont adaptées puisqu'elle a contribué à les forger. Le salaire que l'entreprise verse à l'apprenti et les coûts de la formation sont pour partie compensés du fait que l'apprenti, durant sa formation, effectue en autonomie des tâches ou des prestations vendues par l'entreprise.

Dans l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, il en va tout différemment. Généralement, l'entreprise « ne trouve pas son compte » dans un tel investissement en ressources humaines dans la mesure où la réglementation routière, comme les objectifs de sécurité de la conduite, prive le stagiaire ou l'apprenti de toute contribution tangible au produit de l'entreprise : il ne peut dispenser de cours de manière autonome ; ses moindres contributions à l'enseignement des candidats au permis de conduire doivent être encadrées par un enseignant diplômé (tuteur) :

« Le contrat de qualification adulte ne marche pas.....oui, ou contrat de professionnalisation, mais c'est pareil...oui, mais c'est toujours pareil, si vous voulez le contrat adulte ne marche pas parce que les AE ne sont pas d'accord pour payer en plus des charges sur quelqu'un qui ne produit rien. Finalement, bon, les trois quarts du temps ils les mettent au secrétariat quand ils sont chez eux, mais ça leur coûte aussi cher qu'une secrétaire à plein temps. Oui, j'ai des contrats pro chaque année. J'en ai eu deux sur les 10 cette année ». [Directeur et formateur, centre « intégré »]

« Alors cette année, on est arrivés à avoir un contrat de professionnalisation de l'ANFA, puisque vous m'en parliez.....c'est le fils d'une AE qui se trouve à E. qui a pu bénéficier de ce contrat de professionnalisation.....Oui, il était au même rythme que les autres. Mais bon, c'est parce que c'est le fils de l'AE. Mais je pense que du côté du contrat de professionnalisation il y a quelque chose à développer. A mon sens ça serait bien. » [BAFM et propriétaire, centre « intégré »]

« Le problème de la professionnalisation aussi, enfin de ce contrat, c'est que, malgré tout, si le moniteur reste dans l'entreprise, vous allez lisser plus ou moins les frais qu'il vous a coûté. Mais si à la fin de la formation il s'en va, l'AE elle reste avec 2, 3 ou 4 000 euros. Donc là il y a un problème, un problème grave parce qu'effectivement ceux qui se rapproche du BEPECASER aujourd'hui sans être sélectionnés sont des gens qui effectivement : bon ben, je fais ça ou je fais autre chose » [Directeur, centre « intégré »]

« Les contrats de professionnalisation, on en a peu. Et c'est normal. Il n'y en avait même pas du tout du temps des contrats de qualification, il n'y en avait jamais. Alors maintenant il y en a quelques uns ; quelques uns, bien que je ne comprenne pas pourquoi. Alors je sais bien que ces quelques uns, c'est le fils du patron, c'est le fils du gérant, c'est la fille de..., etc. Parce que ça n'est pas intéressant à cause de la structure du diplôme. Lorsque vous avez fait un contrat de professionnalisation, vous avez un temps d'entreprise où la personne va pouvoir travailler, donc l'entreprise va en gros on va dire récupérer, si elle les a à 50 % du temps sur une année, c'est à peu près le calcul que j'ai fait, elle les paye 50 ou 60 % du SMIC, elle n'est pas perdante ; elle n'est pas gagnante non plus terriblement sur le plan financier, mais elle n'est pas perdante. Dans une AE, elle est perdante. Donc pourquoi faire un contrat puisque vous pouvez mettre quelqu'un sur

des tâches de secrétariat, d'accueil, c'est tout ... d'animation à la rigueur, de code, mais c'est tout ; vous ne pouvez pas le mettre sur la conduite...à moins de jouer sur l'animation des cours de code, vous n'avez pas d'intérêt à prendre cette formule là. Alors pourquoi il y en a quand même, parce qu'il y a un tel turn-over et une telle pénurie que..... mais ils ne sont pas dans le cas de figure des autres employeurs, donc ils n'ont pas intérêt ou à la rigueur, des intérêts différés (l'embauche) » [Directeur, centre indépendant]

« Mais l'investissement de l'AE pour former quelqu'un en contra de professionnalisation sur une formation qui dure 9 mois, moi je sais que je n'en prendrais aucun. C'est énorme : 9 mois de salaire, à blanc, sans être sûr qu'il ait le diplôme au final, c'est un investissement qui est énorme pour une AE. Une AE ne peut pas supporter le financement. Autant on peut former en contrat pro des mentions, où on a quand même un moniteur qui va pouvoir être rentable sur les périodes où il est là ; même si il n'est pas là 3 jours par semaine il est quand même là les deux jours restants, et au final si il a son diplôme, on a une valorisation de son travail parce qu'on va pouvoir créer une filière différente. Mais sur un BEPECASER tronc commun, moi ça me sembled'abord je n'en ai jamais rencontré : chaque fois que j'en parle avec des gens de la profession, ils me disent, « moi non, l'investissement, il est trop lourd », et moi je le conçois comme ça. Aujourd'hui payer quelqu'un 9 mois pour aller en CF sans aucun retour dans l'entreprise, ce n'est pas gérable... et en plus pour partir au bout de 3 ans... » [Formatrice, centre « intégré »]

Actuellement, la pénurie d'ECSR est sans doute le seul moteur essentiel des contrats de professionnalisation dans la branche. Tel est le cas par exemple de ce centre de formation de la région parisienne qui a pu en développer une quinzaine, bien conscient toutefois que seule la rareté des diplômés BEPECASER peut expliquer ce relatif engouement : « Certaines des AE qui ont signé des contrats pro sont prêtes à investir dans le jeune pour « le former à leur image » dans un contexte de pénurie relative de moniteurs. Mais le stagiaire ne peut jamais, juridiquement, être seul dans la voiture. ». Ici, le centre développe une double organisation des horaires et des emplois du temps : « La durée de la formation BEPECASER est de 35 heures par semaine sur 23 semaines, plus les stages en entreprise. Les contrats de professionnalisation, eux, n'ont que 12 semaines de présence au centre. Les cours théoriques, ils les ont, mais ils ont moins d'exercices pratiques ; c'est compensé en entreprise. Les cours qu'ils ont manqué la semaine où ils sont en stage, on leur refait, séparément des autres. ». Dans ce centre, une convention avec l'Assedic a permis un financement original pour une partie des stagiaires : « En fait, l'Assedic finance les trois premiers mois, et à partir de janvier les stagiaires sont en contrat de professionnalisation. L'Assedic complète le salaire en entreprise au niveau de l'indemnité Assedic et verse à l'employeur une aide de 200 euros/mois et par stagiaire, soit $200 \times 8 = 1600$ euros. » [Directeur, centre « intégré »].

En l'état actuel du diplôme et de la réglementation, les apprentis enseignants ne peuvent pas opérer beaucoup de tâches utiles à l'entreprise. Pour éviter la dérive classique du stage « passif », le centre a mis en place un contrat avec les ECSR pour tous les stagiaires : « Les stagiaires vont dans une ECSR assister à des leçons de conduite. Ils ne peuvent « passer devant » qu'en présence du tuteur. Mais ceux-ci hésitent, et répugnent même à le faire ; en raison aussi d'un aspect commercial : « le client a payé sa leçon ». De toutes façons, c'est nous qui donnons le feu vert au tuteur pour mettre l'élève moniteur devant, dans la voiture. La chose est facilitée parce que nous travaillons très largement au sein du réseau X. Le tuteur (pour les contrats pro) est très souvent le patron de l'AE, excepté si elle est importante, auquel cas il délègue...[...]... L'AE a besoin de rentabiliser un peu son investissement. On a observé la dérive vers une tendance à placer le stagiaire exclusivement sur des tâches de secrétariat (d'où une frustration des stagiaires, qui ne sont pas venus là pour « faire du bureau ») et un peu d'apprentissage du code. En réaction, au sein du réseau X, on a un peu unilatéralement imposé un contrat aux AE qui répartit les activités des stagiaires : 50 % du temps en activités de formation théorique et pratique ; 25 % en activités administratives ; 25 % en activités diverses ».

Cette expérience est relativement originale par rapport à la plupart des situations rencontrées au cours de l'enquête qualitative. Dans tous les autres centres, les contrats de professionnalisation, si il y en a, sont très peu nombreux, éparés, et relèvent toujours de situations particulière (enfants d'exploitants d'ECSR par exemple). Aussi, les contrats de professionnalisation sont généralement soumis strictement à la même organisation de formation que les autres élèves :

« Moi je m'arrange très simplement avec les employeurs. Quand les stagiaires doivent être chez moi, ils sont chez moi, un point c'est tout ; et quand ils ne sont pas chez moi, ils sont chez l'employeur : c'est la règle que j'établis au départ. Et c'est une alternance si vous voulez qui n'est pas basée comme par exemple pour du secrétariat, de la bureautique ou quoique ce soit, puisque nous on travaille donc avec ces fameux stages

avec l'administration en plus, les heures de conduite, tout ça : on ne peut pas imaginer planifier 6 mois auparavant un truc où on va dire : tel stagiaire nominativement va venir au mois de mars de telle heure à telle heure. Donc, il y a à la base... toujours pareil, c'est ces fameux deux jours de théorie : là ils savent qu'ils sont chez moi, on n'en parle plus, on fait les deux jours de théorie ; et après, tout le reste, tout ce qui se fait en pratique, et bien c'est simple : c'est moi qui décide... alors je décide, mais il est vrai que le lundi matin quand on arrive, on prend un quart d'heure : il y a les horaires qui sont marqués au tableau ; les stagiaires s'inscrivent et s'arrangent entre eux pour s'inscrire aux horaires que j'ai indiqués ; et si il faut employer la force, j'emploie la force, après je dis : il reste un après-midi, tenez, untel et untel vous venez, parce que vous vous avez moins d'heures que les autres, donc c'est à vous de rattraper le truc. » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

Les obstacles au développement des contrats de professionnalisation⁵⁰ sont évidemment ceux qui empêchent aussi la mise en chantier de contrats d'apprentissage. Les professionnels de la formation sont généralement favorables au déblocage de ces verrous. Même si elle n'est jamais véritablement formalisée dans les discours, la piste pressentie pour le faire est de construire un système dévaluation permettant de sanctionner la capacité des stagiaires à effectuer un certain nombre de tâches en autonomie en amont de l'obtention définitive du diplôme.

« Ca serait peut-être plus facile de le mettre en situation de responsabilité au tout début des leçons de conduite (apprendre à démarrer sur un parking, etc.). En fin d'apprentissage, avec la conduite sur voie rapide, il a beaucoup plus de risques. De toutes manières, il faudrait bien avoir évalué auparavant l'élève moniteur ...[...]... Ce qui lèverait le frein, c'est donc qu'il soit autorisé à donner des leçons de conduite tout seul, à condition de vérifier les compétences nécessaires (de les évaluer). Cela éviterait la dérive qui ferait que les AE ne prennent plus de stagiaires. Il faudrait attester, en fin de formation initiale, que le stagiaire est apte à effectuer telle ou telle tâche. » [BAFM, centre « intégré »]

« Ha oui, de toutes façons l'apprentissage et l'alternance sont le seul moyen d'amener un certain nombre de gens à cette profession parce qu'effectivement on va toucher des gens qui seront pratiquement au contact du boulot constamment...[...]... Donc, pour ma part, le cursus, on pourrait l'étaler de la manière suivante : accès à la profession, donc un niveau, quelquefois, qui est à déterminer ; une épreuve qui est basée essentiellement sur la pratique de la conduite ; ensuite un cursus de connaissances sanctionnées non pas par un QCM, mais par des épreuves écrites et orales où les individus vont pouvoir démontrer qu'effectivement ils sont aptes à transmettre, vous voyez ce que je veux dire ; et ensuite, on va dire, une mini formation pratique en centre. Avec ça, on pourrait mettre sur le marché des gens qui seraient des apprentis moniteurs – comme les apprentis mécaniciens ; alors au début il balaye, mais après il fait les embrayages, il fait tout finalement, et entre temps il est un peu à l'école...- ..le truc c'est que pour rentabiliser effectivement immédiatement au niveau de l'AE ce truc là, il faut lui envoyer un produit, non pas fini, hein, mais... » Cette phase de validation de compétences durerait combien ? « Pour moi, c'est 4 mois. Oui, ensuite une certification qui permette ensuite effectivement d'être moniteur stagiaire, apprenti, etc., pouvant donner des leçons dans certaines conditions... à définir, bien entendu...[...]... Alors j'ai oublié, excusez-moi, j'ai oublié : effectivement, après l'épreuve de conduite, il faut un entretien psycho » [Directeur et formateur, centre « intégré »]

« Et puis normalement, un stagiaire BEPECASER n'a pas le droit d'assurer tout seul la formation, même au code... alors que bon, moi je pense qu'au bout de deux ou trois mois en CF ils peuvent quand même être très compétents sur les corrections de code : avec les outils qu'il y a maintenant dans les AE, ça va, quoi. » [BAFM salariée, centre « indépendant »]

« Moi j'ai des idées là-dessus, bon, des idées qui sont des petites idées, toutes simples : dans le PNF, vous avez 4 niveaux. Moi je dis qu'on devrait autoriser, mais peut-être suis-je iconoclaste... en prenant sans doute quelques précautions, et notamment en contingentant le volume horaire, mais quelqu'un qui se prépare au BEPECASER, chez nous il a des élèves tests, il fait des leçons de conduite ;... vous êtes d'accord ? Ce sont des leçons pédagogiques en secteur non marchand. Très bien. Il passe dans l'entreprise en alternance : pourquoi ne pourrait-il pas faire des actions pédagogiques de niveau I, II maximum ? Je dis bien, au sens du PNF ; c'est à dire que c'est pas l'autoriser à donner des leçons de conduite, point – puisque là, effectivement, je comprends que ça a des répercussions, ça pose un réel problème – mais voilà, c'est ma

50 « Le problème c'est, alors ils ne peuvent pas passer à l'avant en place d'enseignant de la conduite par ce que c'est interdit par la loi, et puis il y a le problème d'assurance ; ils ne peuvent s'entraîner on va dire pour les salles que s'il y a le maître de stage, dont c'est difficile. » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

petite analyse. Par contre, quelqu'un qui est débutant, parce que en plus il n'a pas à mon avis la capacité de quelqu'un qui a déjà un certain niveau de conduite, c'est pas à un stagiaire de lui donner, mais un moniteur chevronné, mais pourquoi ne pas faire faire, en disant que c'est contingenté, qu'il ne pourra pas faire plus de 5 leçons par mois, je sais pas, moi, il suffit que le législateur se penche dessus. Voilà, c'est peut-être un peu simpliste..... uniquement des leçons de premier niveau » [Directeur, centre « indépendant »]

« C'est déjà de permettre au tutorat, en laissant la possibilité d'enseigner ne serait-ce qu'en théorie les gens candidats, peut-être en pratique accompagnés, pendant toute la période 2. C'est à dire si vous voulez, faire un niveau intermédiaire, entre celui qui n'a rien, et celui qui va devenir moniteur, qui permettrait de pouvoir faire tourner le candidat à l'intérieur du centre, et de le rentabiliser, entre parenthèses » [Directeur, centre « intégré »]

« Là, on serait obligés de partir sur une refonte totale de la formation, totale. C'est à dire qu'il faudrait créer des systèmes de modules, qui soient un peu calqués – puisque c'est comme ça actuellement – sur le PNF. Donc que l'apprentissage soit en phase avec le PNF, chose qui n'est pas actuellement : le PNF est sorti, mais le BEPECASER est resté tel qu'il était, on ne l'a pas dépoussiéré. » [Directeur, centre « intégré »]

« C'est vrai que je pense qu'il serait très rentable pour le BEPECASER si on arrivait à mettre en place ici tout le décorticage théorique de la première étape ; ensuite le gamin il part en formation en entreprise, avec un tuteur, qui va lui faire mettre en pratique, mais là on se trouve confrontés à un problème : il faut accepter à un moment donné que ce gamin soit pris sous la tutelle du formateur et qu'on l'autorise à le laisser pratiquer. Voilà, dans ce cadre là, oui.... » [Formatrice, centre « intégré »]

« Dans la pratique, quand vous amenez votre voiture pour une vidange, c'est l'apprenti qui la fait, et la prestation est facturée au prix de la main d'œuvre qualifiée. Nous si on insiste beaucoup auprès de nos élèves pour la remise à niveau par rapport à la connaissance basique du code, c'est de façon à ce que quand ils sont devant quelques élèves en préparation ils évitent de dire de grossières erreurs. Par rapport à ça, pourquoi est-ce qu'on n'accepterait pas que l'élève qui est en alternance, au vu de l'évaluation que pourrait faire le formateur, on puisse lui dire : il peut accéder aux salles de code dans l'école qui l'emploie et faire les corrections des tests. Ce serait déjà beaucoup plus riche pour les élèves que la machine » [BAFM, centre « intégré »]

On le voit, un travail important de réflexion reste à faire si la profession veut véritablement faciliter les voies de l'alternance et de l'apprentissage. Même si certains professionnels restent encore dubitatifs sur les solutions en termes d'unités de certification partielles, ne serait-ce que pour les risques induits de développement de « sous-moniteurs » :

« Tel que l'apprentissage se fait aujourd'hui, moi ça me fait un peu peur dans le sens : où ça commence et où ça s'arrête ? Si il y avait, comme pour la moto ou comme pour le PL, si il y avait deux RV pratiques, là bien entendu vous pouvez mettre déjà un moniteur à travailler hors circuit, mais à partir du moment où vous mettez quelqu'un dans la rue, ben dans la rue il rencontre les mêmes problèmes tous les jours, qu'il ait 0 heures de monitorat ou qu'il en ait 2000, il va se trouver confronté aux mêmes problèmes à gérer. Il est évident que nous, on fait une formation, on a une petite piste, mais qui est sommaire, c'est un grand parking, là ça pourrait se faire, parce que la personne resterait dans un champs clos, avec des étapes, à fournir, etc. Mais à partir du moment où vous mettez la personne en circulation....ha mais alors, attendez, je suis en étape 1, en étape 2, il se trompe de rue il rentre sur l'autoroute, ha oui, mais j'ai pas le droit d'aller sur l'autoroute...là, ça risque de poser certains problèmes. Parce qu'à ce moment là, vous risquez d'avoir des gens qui vont rester demi-moniteur, je ne sais pas comment on peut appeler ça. Je vous dis, il y a du travail au noir, mais tout le monde est diplômé, tout le monde a le diplôme, des gens qui se font arrêter sans BEPECASER, ça n'existe pratiquement pas » [Directeur, centre « intégré »]

2.4. De la sélection des élèves à l'accès à l'emploi d'ECSR

A bien y regarder, le diplôme du BEPECASER est, globalement, assez « sélectif ». Il l'est d'un part, comme on vient de le voir, par un inégal accès aux sources de financement d'une formation au coût relativement

élevé pour les candidats qui doivent en assumer seuls la charge⁵¹ (autour de 5000 euros en moyenne). Il l'est, d'autre part, par les différents filtres d'accès au centre de formation : contrôle des diplômes, contrôles de niveau, sélection au recrutement. Il l'est, enfin, par les différentes épreuves de l'examen (admissibilité et admission).

2.4.1. La sélection à l'entrée en formation

L'enquête qualitative révèle que 64 % des centres de formation déclarent organiser « une sélection préalable des élèves avant l'entrée en formation au contrôle de niveau et à l'admissibilité »⁵².

Parmi ceux qui effectuent un « contrôle de niveau » (donc une formation de mise à niveau) :

- * 63 % font passer au candidat un « test de connaissance générale »
- * 25 % font passer un « test de connaissance professionnelle »
- * 12 % lui font passer un « test de conduite »
- * 63 % le soumettent à un « entretien individuel et/ou de groupe ».

Aucun centre ne met en œuvre ces quatre tests conjointement.

Les candidats à la préparation à l'admissibilité font aussi majoritairement l'objet d'une sélection.

- * 64 % font passer au candidat un « test de connaissance générale »
- * 36 % font passer un « test de connaissance professionnelle »
- * 40 % lui font passer un « test de conduite »
- * 68 % le soumettent à un « entretien individuel et/ou de groupe ».

Enfin, 28 % des centres utilisent conjointement ces quatre types de tests pour leurs candidats.

Dans la réalité, on peut se rendre compte que les critères de sélection que se fixe chaque centre sont mis en œuvre de façon plus ou moins sévère en fonction de la file d'attente de candidats et de la capacité d'accueil de l'établissement. Un deuxième élément peut également jouer (nous en avons rencontré plusieurs exemples) : les élèves qui s'auto-financent et tiennent à suivre la formation en sont assez rarement empêchés (sinon dissuadés).

Dans la plupart des cas, les centres font assez peu de prospection mais comptent sur le réseau environnant des ECSR, sur leur réputation, sur leurs taux de réussite et sur leurs relations avec les organismes locaux d'insertion et autres financeurs pour alimenter leurs classes. Des modes de sélection variés interviennent ensuite.

« Et puis, par manque de formateurs, on ne fait pas de prospection. Donc les seuls recrutements se font comme ça, par des gens qui connaissent d'autres personnes dans la profession, ou alors les missions locales et ANPE qui lorsqu'ils font un bilan de parcours auprès d'une personne qui est à la recherche d'un emploi, à ce moment là dirigent vers nous ces personnes là. On va dire : mission locale et ANPE, 80 % de nos recrutements. Ensuite, on a des Fongecif, on a des conventions de conversion – qui ne s'appellent plus comme ça d'ailleurs, mais PAP » [Directeur, centre « intégré »]

« Moi si la personne je considère qu'elle n'a pas le niveau, ben je la refuse. Même si on n'a pas trop le droit ; mais je dirais, c'est quand même une formation de 2 500 euros, il faut quand même le dire à la

51« Moi je suis toujours surpris de voir quelqu'un qui vient suivre une formation BEPECASER qu'il finance lui-même, qu'il paie 3500 euros nouveaux pour gagner le SMIC derrière : c'est quand même la seule profession où on voit ça. » [Exploitant et formateur, centre « intégré »].

52 Parmi ceux-ci, un centre déclare n'effectuer une telle sélection « seulement pour les candidats financés, non pour les candidats qui effectuent un financement personnel ».

personne qui ne sait ni lire ni écrire. On a donc une procédure de ce type, c'est pourquoi on est reconnus. » [Directeur, centre « indépendant »]

« Ici, on ne sélectionne pas. Celui qui veut faire la formation, on lui fait faire la formation. Alors pourquoi ? Ca peut venir du fait qu'il y a toujours de très bons résultats en région Paca, on tourne aux alentours de 75 à 80 % de réussite en PACA » [Directeur, centre « intégré »]

« Alors, le premier de critère de sélection, c'est des aptitudes à la conduite : ça c'est la base. Parce que si vous voulez que des gens restent dans la profession, il faut qu'ils soient à l'aise dans la voiture. S'ils ne sont pas à l'aise dans la voiture, c'est pour ça qu'ils craquent. Parce que celui qui est à l'aise dans la voiture, il se fatigue moins, il peut être enseignant les 8 heures par jour – en réalité ils en font plus, mais on va dire 8 heures par jour – parce qu'il est à l'aise dans la voiture. S'il prend des peurs, s'il ne sait pas expliquer, s'il est en butte à ses élèves, c'est pas bon. Donc pour moi, le critère de base, c'est une aptitude technique ; et au lieu de mettre des épreuves d'admissibilité qui soient des épreuves, on va dire, générales, on devrait au départ mettre des épreuves d'aptitude à la conduite ; d'abord même si ils échouent ça leur permettrait de savoir mieux conduire » [BAFM et propriétaire, centre intégré]

« Peu de contrôle de niveau. Il y en a de moins en moins. Si quelqu'un n'a manifestement pas le niveau, on lui déconseille de le faire ; mais nos résultats sont autour de 75 %, on a deux rattrapages, on va terminer à 79 % de réussite. Ca prouve que notre critère de jugement est valable...[...].... On fait les publicités, et ensuite on a des réunions. On les divise en trois parties ces réunions. Dans une première partie, on va leur brosser ce qu'est la profession, parce que bien souvent, vu de l'extérieur, c'est uniquement le permis. Ensuite on détaille vraiment bien l'examen, tel qu'il va être. Et puis ensuite on parle des plans de financement. En gros, on se trompe rarement. C'est pas un gros niveau, mais sinon, vous ne formez plus personne, plus personne ne vient ». [Directeur, centre « intégré »]

« Je vous parle franchement ? Par réputation, le bouche à oreille, je pourrais même vous montrer, la tribune de la formation, les forums sur internet ; il faut voir un peu les témoignages...parce que je suis très cadré » [Directeur, centre « intégré »]

« On ne fait pas de sélection, on fait beaucoup de réunions d'information. On explique tout de A à Z ; on a un gros livret d'accueil voilà, qui sert de support et en même temps c'est un peu la trame de notre réunion d'information, on en a une demain matin d'ailleurs. Maintenant, il y a des gens à qui on déconseille, qui voudraient s'inscrire et à qui on déconseille ; mais il n'y a pas de test pour la bonne et simple raison que j'estime qu'un système.....d'abord, bon, je ne veux pas revenir là-dessus : je ne crois pas beaucoup aux tests d'entrée en formation, à froid ; généralement ils sont redoutables, les gens échouent. Mais ça, ça mérite une discussion, mais c'est mon avis, parce que je vous dis, moi je m'occupe d'industriel, de commerce et plein d'autres choses que la SR. Donc si vous voulez, quand je dis ça c'est que je ne crois pas beaucoup que ce soit un instrument adapté – je vais être prudent sur les mots – adapté au recrutement. Et la deuxième raison, c'est qu'à partir du moment où il y a un diplôme en deux temps, que vous devez avoir satisfait à l'admissibilité pour rentrer à l'admission, je ne vois pas pourquoi je vais mettre encore un autre filtre à l'entrée. Donc on récuse les gens éventuellement par la discussion, on leur déconseille ; maintenant si ils veulent à tout prix venir, et bien ils viennent, et comme on dit il y a la barrière de l'admissibilité à franchir. Sinon, vous savez qu'on les prépare à l'épreuve de contrôle de niveau, une épreuve de français grammatical, etc... ». [Directeur, centre « indépendant »]

« Donc pour vous répondre, bon, on est certainement les plus connus sur la place pour avoir autant de demandes, parce qu'on fait de la publicité, mais pas énormément, franchement, on fait des petits rappels, pour montrer que...mais le bouche à oreille fonctionne très bien... d'abord c'est un milieu qui fonctionne beaucoup par le bouche à oreille, ça c'est spécifique non pas à ce milieu là, mais ça marche très bien dans ce milieu là.... Et deuxièmement, on a donc des ex-stagiaires qui nous font connaître, soit parce qu'ils sont dans une AE, ils sont devenus exploitants ou gérants d'une AE » [Directeur, centre « indépendant »]

« Moi je vais vous parler de façon très vénale, hein. Moi il y a des gens qui veulent venir absolument faire la formation, et qui se la paient eux-mêmes, ou qui arrivent avec un financement déjà cadré, bon ben on discute un peu avec eux, des fois ça va être une catastrophe parce qu'il n'a pas du tout le niveau, mais en même temps il y a le machin qui est là...mais c'est toujours le même problème...Quand c'est un CIF accepté, je vais me dire que ça va être un boulet, mais en même temps, voyons les choses comme elles sont, quoi » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

Au delà de cette sélection à partir de l'examen des pré-requis nécessaires (tests de conduite, expression écrite et orale) les centres doivent parfois faire face à des défections tardives des candidats et mobiliser en urgence des candidats qui, parfois, ne satisfaisaient pas les critères de sélection :

« On est autour d'au moins 100 candidatures par an, au moins, plus certaines années. C'est impressionnant le temps qu'on passe là dessus..... pour 40 à 50 à l'arrivée. Ben oui, voilà. Ha ben parce qu'aujourd'hui, les gens d'abord ils vont partout, ils vont à deux ou trois endroits, ça c'est un phénomène de société. Donc ils ne vous disent pas ; dans le meilleur des cas, ils vous disent, il y en a quand même quelques uns de corrects qui vous disent : je me suis inscrit ailleurs, j'ai trouvé d'autres solutions, je suis malade ou je renonce, ou ceci ou cela ; les choses sont très volatiles aujourd'hui, et de plus en plus. [Directeur, centre « indépendant »]

« Et cette année il s'est passé quelque chose, on ne sait pas quoi ; on avait recruté, recruté, on avait fait une belle sélection, et 15 jours ou 3 semaines avant le démarrage de la session, catastrophe : « non je ne le fais pas... non je ne le fais pas... » ; on a eu des coups de téléphones de tas de gens qui se sont orientés vers autre chose, ou qui ont eu peur, ou je ne sais pas... et il y a des gens qui ont trouvé du boulot, aussi. Donc ce qui fait qu'il a fallu recruter. J'avais des dossiers sous le coude, et j'ai téléphoné à tous ceux que j'avais mis un peu sur la touche. Et en fin de compte, on n'a pas été déçus, parce que les personnes qui étaient sur la touche s'en sont bien sortis. » [Exploitant, centre « intégré »]

2.4.2. La sélection en cours de formation et par l'examen

L'enquête qualitative fait apparaître aussi une certaine déperdition d'élèves entre leur inscription et les épreuves d'examen, admissibilité et admission : accidents de la vie, peur de l'examen ou constat de mauvaise orientation motivent la plupart des abandons en cours de formation.

« Vous en avez aussi qui passent l'admissibilité, mais ils ne vont pas avoir le financement, où leur vie s'oriente autrement, ou ils ont des problèmes : une chute en moto, qui n'a pas pu continuer, et une qui était en instance de divorce et qui supportait très mal, donc elle a abandonné pour dépression » [Exploitant, centre « intégré »]

« Il y en a qui abandonnent à la deuxième partie, parce qu'ils ne sont pas aptes, ils ont la trouille » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant ».]

Dans d'autres cas, enfin, ce sont les formateurs eux-mêmes qui sanctionnent, par l'exclusion, des comportements inadaptés :

« On en a exclus un, pour des problèmes de comportement, d'absentéisme, c'est pas tellement fréquent mais ça arrive » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant ».]

Quant aux épreuves, elles sélectionnent plus ou moins sévèrement selon les centres d'examen. Le taux de réussite à l'admission est en moyenne de 57,91 % et varie de 30 à 70 % selon les régions (année 2005)⁵³. Le taux moyen de réussite à l'admissibilité était, pour la même année, de 71,89 %. Si l'on rapporte le nombre total de reçus en 2005 (1462) au nombre total d'inscrits en début de filière, c'est à dire à l'admissibilité (3409), on constate que seuls 42 % des inscrits à l'admissibilité obtiennent finalement leur BEPECASER « tronc commun »⁵⁴.

2.4.3. Des débouchés immédiats pour les diplômés

L'enquête quantitative donne une idée assez nette des débouchés de la filière BEPECASER : 86,8 % trouvent un emploi dans les trois mois après l'admission, le plus souvent en contrat à durée indéterminée, au sein de la profession. 4,3 % seulement sont inscrits comme demandeurs d'emploi.

53 Source : Cf La lettre de l'éducation routière, Mars 2006, N°12.

54 D'après cette même source 89,1 % des inscrits à l'admissibilité sont effectivement « examinés », soit 10,9 % de « déperdition » ; ils sont 87,8 % dans ce cas à l'admission (soit 12,2 % de « déperdition »).

Pour les salariés employés en dehors de la profession trois mois après l'obtention du diplôme, on demandait aux centres de fournir quelques exemples d'emplois : *Secrétaire en auto-école, conducteur routier, formateur Fimo/Fcos, Sécurité centre hospitalier, responsable de dépôt agro-alimentaire, Secrétariat, ouvrier, vendeur, Formation armée, sapeurs pompiers, moniteur entreprise, Activités dans le secteur du commerce, Assurances, tribunaux, sécurité routière.*

Sur 428 stagiaires (24 réponses)	Nombre de stagiaires %
Salariés en CDI dans la profession	69,4
Salariés en CDD dans la profession	17,4
Salariés (CDD ou CDI) en dehors de la profession *	3,8
Formation complémentaire dans la profession	1,4
Autres formations ou reprises d'études	0,0
Demandeurs d'emploi	4,3
Ne sait pas	3,7
TOTAL	100

Source : enquête quantitative LEST

L'enquête qualitative confirme l'abondance des offres d'emploi d'ECSR :

« Les BEPECASER, en sortant, ils ont déjà tous un boulot quand ils ont réussi » [Exploitant et formateur, centre « intégré »]

« Parce que on va dire que dans 8 % des cas, les gens qui vont dans une AE en stage, sont embauchés à l'issue du BEPECASER, si ils sont reçus » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

« Tous ceux qui ont réussi sont placés où ils ont fait leur stage, hein.... » [Exploitant, centre « intégré »]

« On se les arrache, il y a une très, très forte demande. En France, le besoin en enseignants de la conduite est estimé à 7 000, donc c'est énorme. Il n'y a aucun problème. Quelqu'un qui aujourd'hui est titulaire du BEPECASER et qui ne travaille pas, c'est parce qu'il le veut, quoi. Alors si, après, il peut y avoir un problème de mobilité ; c'est vrai que si l'on tient à rester...Moi je vois par exemple sur Perpignan, si le gars il veut absolument rester sur Perpignan, ben peut-être qu'il va attendre un petit peu qu'une place se libère, bon. Mais maintenant si il veut bouger, il n'y a pas de souci, quoi, voilà, c'est toujours pareil » [BAFM, centre « indépendant »]

3. LE PROJET ET LES CONTENUS PÉDAGOGIQUES : LES CENTRES ENTRE CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES ET CRITIQUES CONSTRUCTIVES

Comment les centres mettent-ils en œuvre le programme de formation au BEPECASER ? Quels intervenants mobilisent-ils ? Quelles innovations pédagogiques souhaiteraient-ils (et peuvent-ils réellement) mettre en œuvre ? Quelles sont les opinions des formateurs et responsables de centres sur les contenus des formations, tant théorique que pratique, et sur l'organisation de l'évaluation des élèves (examens) ?

Ces quelques questions seront examinées principalement à partir de l'expérience des interlocuteurs rencontrés, avec en toile de fond l'interrogation, soulevée lors des entretiens individuels : « comment est-il possible de faire évoluer la formation vers les niveaux d'apprentissage supérieurs de la matrice GDE ? ». Question, bien sûr, toute « théorique » pour des enseignants à la fois respectueux des programmes et soucieux de conduire à la réussite le plus grand nombre d'élèves possible à un examen très normé dans l'espace temporel requis. Autrement dit, plus que des innovations pédagogiques de fond effectivement mises en œuvre, la profession livre un certain nombre de critiques, le plus souvent constructives, des formes et des contenus pédagogiques du programme de formation actuel.

3.1. L'animation des équipes et le projet pédagogiques : de faibles ouvertures vers l'extérieur de la profession, des enseignants « isolés ».

Dans un certain nombre de centres, le formateur, diplômé BAFM, assure l'intégralité de la formation, parfois secondé (quand le centre est « intégré ») par des ECSR (BEPECASER) pour les audits de conduite ou la conduite commentée. Dans des centres plus importants, le BAFM responsable pédagogique s'adjoit le concours d'un ou plusieurs autres BAFM, généralement à temps partiel, soit pour un partage des cours théoriques, soit pour intervenir seulement en formation voiture. Parfois (dans deux cas), le BAFM salarié reçoit le concours de l'exploitant, tantôt pour traiter la partie réglementaire du programme, tantôt pour dispenser un module de communication. Enfin, dans quelques gros centres, plusieurs BAFM peuvent se partager l'ensemble du travail d'enseignement selon un planning bien précis :

« L'année dernière on avait en fait un fonctionnement où chaque formateur intervenait sur toutes les matières, avec un cahier des charges, une coordination. Ceci dit, c'est vrai que c'est un peu difficile en termes d'organisation. C'est difficile pour le stagiaire en fait ; moi je me suis rendu compte que les stagiaires ils perdaient un petit peu pied, ils ne savaient pas ce qu'ils allaient faire, donc c'était assez difficile pour eux. C'est un type d'organisation qui convient très bien à des gens qui sont autonomes, malheureusement comme ça n'est pas le cas, on va revenir à un système beaucoup plus classique, où on va se partager les matières, et chacun sa matière il va la faire de A à Z. C'est beaucoup plus facile pour l'enseignant, mais aussi pour les stagiaires parce qu'ils savent.... Ils savent que quand ils sont avec moi, et bien on fait telle matière.... Peu importe on est capables de toutes les faire, bon... Et puis c'est ce que j'ai dit à mes collègues formateurs : ben, l'année d'après, on tournera, ça évitera de faire toujours la même matière. » [BAFM, centre « indépendant »]

Dans la formation proprement dite⁵⁵, les intervenants extérieurs à la profession sont rares. Au mieux, certains centres font-ils intervenir ponctuellement des enseignants de l'éducation nationale ou de la formation professionnelle dans des matières que les BAFM estiment ne pas suffisamment maîtriser : professeur de droit, professeur de mécanique, professeur de français ou de communication. Dans l'échantillon d'enquête, les seules relations des centres avec l'enseignement universitaire⁵⁶ sont celles que les quelques inscrits en

55 Dans le cadre des « stages de sécurité routière », certains centres font parfois appel aussi, pour des séances ponctuelles, à des intervenants du type : policiers, gendarmes, pompiers, IDSR, etc.

56 « Non, je n'ai pas de rapports avec l'université, c'est sans doute de ma faute. Par contre sur le plan de toute cette réflexion pédagogique, vu mon cursus, vu mon expérience, je me suis aperçu qu'on passait beaucoup de temps à parler au lieu d'agir, en parole plutôt qu'en expériences concrètes, et que seul le concret est là pour affirmer. Vous savez, celui qui prend la formule chimique, et qui la change 36 fois sans jamais avoir mélangé les trucs, il ne peut pas savoir si ça va péter ou non. ...[...]...Alors, la

licence de sécurité routière entretiennent avec les enseignants de ces filières. Même si certains responsables pédagogiques évoquent l'invitation de chercheurs ou d'universitaires pour l'animation de séances spécifiques comme une initiative souhaitable, les questions budgétaires et les contraintes temporelles les rappellent à la réalité :

« Mais on a l'INRETS à côté ; alors on les envoie à l'INRETS pour aller chercher leurs trucs, leur documentation, etc. Bon, il y a Jean-Pascal Assailly qui est quand même dans le coin. Ce qu'il y a c'est que si moi je le fais intervenir sur un truc pendant une journée ou deux journées, ou sur le risque des jeunes, etc., c'est intéressant, ça va être passionnant, mais : 1 - il faut d'abord que je le paie, ça veut dire que j'intègre dessus les déplacements, et puis 2 - ça veut dire que Mme X. pendant ce temps là, elle ne déroule pas sa partie programme. Alors où est-ce que je vais remplacer : c'est pas le Conseil Régional qui va me dire on vous octroie une journée en plus, hein, c'est évident. Donc on est déjà tellement serrées, à flux tendu je dirais au niveau des heures. Bon, cette année on a fait venir un addictologue, quelqu'un qui appartient à l'association pour l'alcool. On fait venir chaque année une prof en droit, d'un centre de formation d'Arles, et un mec en mécanique » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »].

Pris dans un jeu complexe de contraintes réglementaires et économiques, les responsables de formation ne paraissent pas avoir d'autre alternative que de respecter scrupuleusement les programmes, comme en témoignent les résultats de l'enquête quantitative concernant les volumes d'heures de formation dispensés par discipline. 20 centres sur 27 ont renseigné correctement cette partie du questionnaire. Parmi ceux qui ne l'ont pas fait, certains ont livré des cumuls d'heures d'enseignement couvrant plusieurs disciplines, rendant du même coup toute comparaison fine possible entre les centres de formation. D'autres ont justifié leur non réponse par des commentaires, reproduits ci-après :

Justifications des non réponses

« Je ne peux pas répondre précisément à cette question car nous adaptons notre formation aux besoins des élèves. Néanmoins, le plus gros du travail s'effectue sur des notions pédagogiques. Au travers de cela, les différents objectifs du programme sont couverts ».

« Impossible de répondre correctement, nous ne sommes pas des fonctionnaires. Les heures de travail dépendent du niveau à atteindre par récipiendaire ».

« Cela dépend des groupes et des individualités. Nous faisons en sorte de tout faire entrer dans le temps imparti ».

Pour les 20 centres ayant correctement répondu⁵⁷, les résultats sont les suivants :

SR, c'est vrai qu'entre l'apprentissage de la conduite et la SR, c'est pas un monde qu'il y a, c'est un univers ; c'est deux univers différents. Mais moi j'ai toujours été partisan du fait que l'enseignant devait être un formateur, un éducateur, etc., au simple titre de l'exemple ; moi si je donne des cours moto en plein cagnard au mois de juillet, je met le casque, je met les bottes, je mets les gants, et je sue bien dans la combinaison ; c'est vrai j'ai un gros avantage, je fais une démonstration, je ne la loupe pas, je ne la recommence pas dix fois, j'essaye d'être malin quand même. [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

⁵⁷ Certains, tout en remplissant les rubriques relativisent – comme certains non répondants d'ailleurs – la portée de cet exercice formel, peu en accord avec la plasticité attendue de formes pédagogiques adaptables à tous les publics ; d'aucuns rétorquent ainsi : « Difficile à quantifier ; dépendant du nombre d'élèves, de leur compréhension, etc. ».

Disciplines enseignées pour les épreuves d'admission au BEPECASER « tronc commun »	Nombre d'heures de formation déclarées (moyenne des centres) (20 centres)
Psychopédagogie	66,6
Perfectionnement de la conduite personnelle, utilisation des doubles commandes	21,8
Conduite commentée	31,6
Pédagogie sur véhicule	92,1
Pédagogie en salle	94,0
Sécurité routière (comportement du conducteur, facteurs de l'insécurité routière, moyens de lutte mis en œuvre, équipement, infrastructure, statistiques)	75,1
Réglementation routière	77,3
Réglementation professionnelle et civique	32,4
Assurances	15,8
Droit du travail, Convention collective	21,6
Technologie automobile	41,1
Méthode d'élaboration du mémoire, techniques d'entretien	47,1

Cette liste de disciplines enseignées préétablie dans le questionnaire a été parfois complétée par les centres au moyen de la rubrique « *autres, à préciser* », prévue à cet effet. 15 centres ont ainsi rajouté 1379 heures d'enseignement ou d'activités de formation (soit 92 heures supplémentaires par centre) qui ne se laissent pas enfermer dans nos rubriques ou qui représentent des compléments pédagogiques ou des innovations par rapport aux programmes. Il est intéressant d'en observer la liste :

<p><i>Formation aux épreuves d'admission au BEPECASER :</i></p> <p><i>rubriques rajoutées par les centres de formations</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - travail en groupe sur thèmes (100 heures) - sst, secourisme du travail (15 heures) - évaluations, QCM, révisions (70 heures) - examens blancs, QCM (70 heures) - QCM, contrôles divers (84 heures) - théorie de la conduite (60 heures) - après les cours, entraînement devant un vrai public. - cours de code 5 h par semaine en + du programme - méthode d'élaboration du mémoire, etc. : durée variable..... - évaluations et révisions (119 heures) - évaluations (75 heures)

L'enquête fait toutefois apparaître une importante variabilité des heures de cours consacrées à chaque discipline selon les centres. Comme le dit ce BAFM « *De toutes façons, il n'y a pas deux profs qui enseignent qui ont le même cursus* ». Le parcours de formation et professionnel propre à chaque enseignant a sans doute forgé des inclinations plus ou moins accentuées pour telle ou telle matière ou pour telle ou telle forme pédagogique. Certains mettent plus l'accent sur la mécanique ou sur le droit que d'autres. D'autres accorderont plus d'importance à la pédagogie véhicule qu'à la pédagogie en salle, etc. Tous tendent

cependant vers un objectif précis : faire réussir un examen au plus grand nombre. Les formateurs ont pleinement conscience des limites de leur action, et le déplorent :

« De toutes façons, c'est simple : la formation de moniteur telle qu'elle est faite actuellement ne permet pas de dire : j'ai formé un enseignant, hein. On a formé tout ce qu'on veut, sauf un enseignant ; mais, comme dans l'EN, ils ne les forment pas » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

« Ho c'est sûr, des fois on a des remarques [des auto-écoles], il y en a qui nous disent : oui mais vous ne les formez pas au métier. Alors c'est vrai qu'on les forme surtout à avoir leur diplôme » [Directeur, centre « indépendant »]

« Parce que finalement on les forme je dirais plus à un examen qu'à un métier » [Directeur, centre « intégré »]

« Mais moi ce que j'ai vu un petit peu, c'est qu'on a le public qui change : donc là où on avait de très fortes motivations, des gens qui venaient pour enseigner, etc., là on est dans des trucs un peu différents, et on a vicié un petit peu la chose...[...]... avant on formait des enseignants de la conduite à la SR, et actuellement on vise plus, d'ailleurs comme les AE, on vise plus un permis on va dire d'enseigner que réellement une professionnalisation. Et ça se ressent, c'est à dire que les gens sur le terrain le ressentent bien qu'on pointe beaucoup moins large qu'on pointait avant, hein ; c'est à dire qu'on vise plus l'obtention d'un examen qu'une formation » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

Au cours des entretiens, il est apparu une assez grande méconnaissance de quelques réflexions contemporaines marquantes en matière d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière : rapport Predit (matrice GDE), rapport Lieberman / Legendre, etc. Peu de responsables de centres et de formateurs ont lu ces travaux et cherchent à s'en inspirer en dehors de quelques-uns, notamment les diplômés d'une licence universitaire de sécurité routière, particulièrement familiarisés au travail sur les comportements de conduite. Mais même pour ces derniers, les contraintes de temps, de programme et de performance à un examen rendent illusoire l'aspiration à transmettre par la formation les niveaux supérieurs de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière :

« Donc la première chose c'est déjà rectifier leur conduite personnelle, et ça prend du temps. Ensuite, il faut leur donner tous les contenus SR, parce qu'ils ne les ont pas. Et puis leur donner aussi les contenus, au moins minimum, pédagogiques. Alors là, pour eux, c'est un autre monde aussi, c'est des choses qu'ils ne connaissent absolument pas. Donc il faut qu'ils intègrent tout ça. Ensuite, une fois qu'ils ont intégré un peu tout ça, on va les mettre en situation ; donc là aussi, il faut.... Et entre temps il faut qu'ils réalisent un mémoire. Je veux dire, en 5 mois, c'est déjà presque mission impossible. Donc on ne peut pas attaquer, je dirais, ben, la matrice GDE dans ses niveaux supérieurs, là c'est impossible, quoi, on ne peut plus, on n'a pas le temps. » [BAFM, licence de sécurité routière, centre « indépendant »].

« Je ne sais pas, mais c'est vrai qu'en termes de formation, moi grâce à la licence de Lambesc, je me sens beaucoup plus à l'aise sur des termes comme la pédagogie, ou l'évaluation par exemple, des choses comme ça. Et donc, naturellement, je suis beaucoup plus à l'aise aujourd'hui pour expliquer des concepts pédagogiques à des élèves BEPECASER que je ne l'étais ne serait-ce qu'il y a deux ans. Donc c'est vrai qu'aujourd'hui je vais un peu plus au fond des choses. C'est à dire que quand on dégrossit la première partie du guide pour la prévention de l'automobiliste, il y a un peu de pédagogie dedans, avec certains concepts, et c'est vrai que là du coup, moi aujourd'hui je fais réellement des cours, hein, et je n'ai pas de souci, je me sens à l'aise. Alors qu'avant, j'avais intérêt à ce qu'on ne me pose pas trop de question là-dessus, voilà. Donc je dirais, avec prétention, mais que nos élèves sont un petit peu mieux formés en pédagogie que dans certains centres, effectivement, parce que moi j'essaie de leur expliquer vraiment les choses. En fait, l'évaluation c'est quelque chose dont on parle très peu, et pourtant on est constamment dans l'évaluation. Donc voilà, c'est des choses moi qui m'ont fait évoluer. Alors après, au niveau pédagogique, c'est difficile d'aller plus loin, tout simplement parce qu'on a une énorme contrainte de temps. C'est vrai aussi que dans la formation il est évident que.... Je leur parle de la matrice GDE, je leur parle de certaines choses, mais là je ne peux pas, je dirais, m'y investir, parce que ça n'est pas possible ; parce qu'on a quand même des gens...Alors il faut bien voir que l'admissibilité c'est quelque chose je dirais un petit peu de culture générale ; donc en fait la vraie formation au BEPECASER, on ne la démarre que quand les épreuves d'admissibilité sont passée, c'est à dire au mois de décembre, quoi. Donc en fait, on a décembre, janvier, février, mars, avril, on a 5 mois » [BAFM, licence de sécurité routière, centre « indépendant »].

« Alors là par exemple cette année j'ai essayé d'intégrer un petit module de communication, par rapport à ce que j'avais appris à l'université ; et puis des petits modules sur les différentes théories de l'apprentissage. Tout ça bien entendu sous le couvert de la BAFM...[...]...Sachant que ce que je leur apportais ne leur apportait rien pour réussir leur examen : c'est là que c'est dommage ! Parce que quand on leur explique les théories de la communication, on peut faire une formation hyper intéressante. Et à côté de ça on va venir les sanctionner sur des choses qui ne riment à rien. » [Formatrice et exploitante, licence de sécurité routière, centre « intégré »].

Les innovations pédagogiques au delà des programmes restent timides et éparses ; lorsqu'elles existent elles sont liées à la possibilité pour les formateurs de mobiliser des ressources (savoirs, compétences) en dehors du strict milieu professionnel. Tel est le cas par exemple des Greta, qui peuvent mobiliser des compétences multiples au sein même de leurs établissements :

« Ici vous êtes dans un centre de formation ; Ca veut dire que vous avez en face de vous des gens qui ont un état d'esprit pédagogique tourné vers l'avenir, et pas seulement sur : préparer au BEPECASER pour la session prochaine, point. Donc c'est vrai qu'avec une bonne partie des AE, on a des décalages, c'est à dire que les gens que nous formons ne sont pas toujours perçus comme adaptés pour eux parce qu'ils veulent de l'utile utilitaire.[...]... Et puis on a des formateurs qui interviennent sur la gestion et sur la communication. Alors ce qu'on fait nous aussi, on fait de la communication, pas mal parce que un des problèmes des gens qui postulent pour devenir moniteurs d'AE ne sont pas forcément des gens qui savent communiquer, sont même quelquefois des gens qui ne savent pas être à l'aise dans le dialogue, donc on fait pas mal de communication ; et notamment, enfin c'est un peu compliqué, on ne va pas rentrer dans les détails, mais on a la psycho communication qui assiste aux premières leçons de pédagogie salle ; elle intervient déjà dans l'admissibilité mais elle assiste aux premières leçons de pédagogie salle, mais pas sur l'aspect technique – ça c'est le BAFM – mais sur l'aspect comportemental, relationnel et capacité à parler, à écouter, à répondre, etc. » [Directeur, centre « indépendant »]

Mais pour la plupart des formateurs, il y a d'autant moins de place dans les programmes pour des innovations en contenus⁵⁸ que le temps manque déjà aux élèves pour assimiler correctement le programme de formation officiel :

« Je dirais pas plus d'innovation que ça. Le problème c'est le temps : on a un programme qui est comme ça, et on essaye de le tenir. Il faut faire tenir un programme qui devient de plus en plus lourd, de plus en plus chargé, notamment en théorie, sur un espace temps qui est complètement réduit. Et encore là, on travaille sur 5 mois, alors que dans d'autres CF, moi j'ai travaillé sur 4 mois : en 4 mois c'est vraiment de la formation accélérée. Si on a abandonné la formation accélérée pour le permis de conduire, elle n'a pas été abandonnée pour le BEPECASER. Et c'est un petit peu dommage, et je pense que dans l'espace temps on n'a pas suffisamment la possibilité de diluer nos propos, d'atteindre nos objectifs en profondeur ; et c'est vrai aussi bien en théorie qu'en pratique. » [BAFM salarié, centre « intégré »]

Cette tension, visible et parfois mal vécue par les enseignants, entre un « idéal » pédagogique et la contrainte du programme d'examen peut mener certains au renoncement, voire à la démotivation :

« Bien sûr, j'ai un canevas, c'est sûr que je travaille sur ce canevas, mais c'est vrai que bon, la réflexion de le modifier, je la fais. Bon, c'est vrai que je vous disais que j'ai baissé mon niveau d'exigence ; baisser mon niveau d'exigence ça veut dire que j'ai supprimé certaines matières de mon programme, voilà, que j'occulte complètement, que je n'aborde même plus, je fais différemment. Par exemple ? En gros, on va dire, tout ce qui est technique d'animation des petits groupes, j'ai supprimé ; je leur donne juste un basique, mais je n'entre plus dans le détail. Tout ce qui a lien à l'éducation en milieu scolaire aussi...[...]...j'avais une trentaine d'heures là-dessus, je ne les fais plus. Je grignote un petit peu comme ça. Oui, je sélectionne ce

⁵⁸ En matière de formes, chaque centre tente bien sûr d'améliorer sans cesse son organisation, voire de la personnaliser. Par exemple : « La réflexion pédagogique, alors, je vais vous expliquer. Au BEPECASER, on fait toujours des délégués ; ces délégués font toujours remonter ce qui ne va pas ; ça peut être au niveau matériel, au niveau planning, comme au niveau apprenant ; et moi, je pourrais vous le retrouver, j'ai toujours un suivi là-dessus. Délégués, c'est à dire que dans le groupe des BEPECASER, j'ai toujours 4 délégués, leurs suppléants et eux, parce que je fais toujours deux groupes. Et là dessus, on se voit tous les 15 jours, trois semaines, voire s'il le faut, deux fois dans la même semaine. Et on va faire remonter celui qui était à la rue par exemple pour son mémoire, on le note ; celui qui a de graves problèmes par exemple pour la recherche du QCM, on le note. Et après on propose, le mercredi quand il n'y a pas cours l'après-midi, ou le vendredi quand ils font leur stage en entreprise si ils peuvent, de venir. Et (le BAFM) même le soir après 17 heures, passe du temps, pour que la personne se sente à l'aise, voilà, ça veut dire qu'on fait du collectif, mais il y a beaucoup de particulier chez nous » [Directeur, centre « intégré »].

qui, pour moi, leur sera plus utile dans l'immédiat. Et puis je les fais moins travailler en sous-groupe aussi ; ça aussi, c'est pour gagner aussi du temps ; parce que travailler en sous-groupe est intéressant mais ça consomme un temps qui est important, il y a pas mal de boulot autour de ça. Voilà. Donc j'arrive à modifier certaines choses » [BAFM et exploitant, centre « intégré »]

La faible ouverture des centres de formation sur les apports en contenus que pourraient leur fournir le monde universitaire ou la recherche est assez bien résumée par cette réflexion d'une enseignante : « On est déjà une profession où on se forme entre nous, on s'évalue entre nous, je ne comprend pas pourquoi ça peut marcher : c'est quand même hallucinant, franchement : on est formés par des BAFM, on est évalués par des BAFM » [BAFM, salariée, centre « indépendant »]. Plus généralement d'ailleurs, des formateurs confessent un certain isolement dans le monde professionnel qui les entoure :

« ...quand on sait qu'il y a des contrats, on le sait a posteriori. D'accord ? C'est à dire que moi quand je vais sur le site de l'ENSR, je sais qu'il y a eu la réunion par exemple des professionnels pour tel sujet, pour tel sujet, je me dis : ben tiens, on ne me met même pas au courant, bon, voilà. Alors qu'ils ont nos coordonnées : moi je reçois de la DSCR le magazine de la sécurité machin, etc., donc ils savent très bien où on est. Je suis référencée dans les animateurs PP, donc. Et on n'est pas au courant, de rien du tout. Que faut-il faire ? Mais vous savez que c'est toujours pareil, c'est des mouvances comme ça, d'un coup vous avez un groupe informel qui va arriver là et qui prend tous les machins, donc c'est des luttes de pouvoir. Comment rentrer dans ce truc là, je ne sais pas. Alors heureusement on est branchées internet, alors très souvent on va sur les sites professionnels ou machin, mais ça reste de l'informel et du particulier, quoi » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »].

Si l'on met à part les relations que peuvent entretenir les centres avec quelques institutions locales plus ou moins proches de la sécurité routière (police, gendarmerie, pompiers, centres autoroutiers, Samu, etc.) la circulation de l'information s'effectue principalement à l'intérieur même de la profession. Certains puisent quelques ressources dans les revues professionnelles. D'autres entretiennent encore quelques relations avec des organisations syndicales de la profession - bien que, tendanciellement, la majorité des centres s'en soient éloignés et témoignent même d'une quasi hostilité vis à vis de « la profession ». Parfois, l'adhésion ou la fréquentation d'associations de sécurité routière contribuent aussi à l'échange (ANPE, Prévention routière, travail d'IPSR autour du PDASR, etc.). Les formateurs BAFM échangent entre eux, ou avec des psychologues, à l'occasion des stages de permis à points ou de préparation à cette activité. Dans tel gros centre, quasi-familial, où l'on trouve trois générations de formateurs BAFM, la transmission des nouveaux savoirs se fait par les plus jeunes.

Dans ces conditions, le risque d'un certain dessèchement des savoirs et de l'enfermement dans des routines professionnelles peut guetter les formateurs. D'autant que, plusieurs BAFM soulèvent la question, la formation continue des formateurs est quasi inexistante ou effectuée par des pairs. En porte témoignage, cette directrice de centre, BAFM et formatrice :

« Quel dommage quand on met une obligation de remise à jour des connaissances – pour moi aussi puisque je suis directrice d'un centre de formation, je suis tenue si je veux renouveler mon machin d'aller faire un stage de remise à jour des connaissances - mais quel dommage qu'on ne m'oblige pas à le faire à Nevers, parce que franchement m'obliger à suivre un stage de remise à jour de connaissances que moi-même j'anime....ben oui.....quel dommage qu'on n'en ait pas profité pour demander aux BAFM d'aller passer 3 jours à Nevers, à rencontrer, je sais pas moi, sur différents thèmes ou thématiques, des gens du conseil d'état sur le rapport à la loi, Assailly, des chercheurs du Cnrs ou de l'INRETS, etc. Voilà, donc là, on en est encore dans la dissimulation, c'est à dire que moi par exemple, pour l'agrément que j'ai sur [ville du Sud], il faut que je le renouvelle, il faut que je produise donc un truc comme quoi j'ai fait la remise à jour des connaissances, je ne vais pas la faire chez moi – d'abord je n'ai pas le droit - voilà, il faudrait que j'aille chez un ami la faire ».

Si les centres de formations paraissent donc assez faiblement ouverts sur l'extérieur⁵⁹, en tout cas sur les lieux de production de nouveaux savoirs potentiellement utiles à l'exercice de leur mission, les formateurs n'en sont pas pour autant dépourvus de lucidité sur les améliorations souhaitables en contenus de la

59 Certains centres, bien entendu, sont moins isolés que d'autres. C'est le cas par exemple des centres intégrés dans des grands réseaux nationaux. Pour autant, l'enquête en porte témoignage, leur ouverture sur l'extérieur de la profession n'en est pas véritablement plus large.

formation. Ils fournissent en particulier un solide matériau critique dont une éventuelle réforme des programmes de formation pourrait utilement tirer profit. L'enquête quantitative réalisée par le Lest obtenait d'ailleurs les 21 réponses suivantes à la question : « *Quelles modifications souhaiteriez-vous voir apporter ... quant au contenu de la formation ?* »

« Quant au contenu de la formation »
21 avis :
A revoir, avec quelques matières générales
Contenu OK
Le mémoire a-t-il une réelle utilité ? On peut considérer que les capacités rédactionnelles ont déjà été évaluées durant l'admissibilité, En revanche, un mémoire (un vrai) serait certainement plus en rapport avec les compétences attendues pour un BAFM. Là est le paradoxe entre le BEPECASER et le BAFM
Plus de place à la psychologie et à la sociologie de l'utilisateur de la route, faire comprendre la route comme un système dans lequel l'utilisateur n'est qu'un aspect ; apporter plus en connaissance du risque, de la physique dynamique, une approche forte en matière d'auto-évaluation de soi et du conducteur, une pédagogie réflexive où la connaissance est dans le faire.
Intervention psycho nécessaire. Revoir l'animation et l'enseignement en salle. Modifier la recherche du mémoire et création classeur pédagogique.
Contenu actuel pour tronc commun, puis programme adapté pour spécialisation.
Développer véritablement les objectifs du livret de formation BEPECASER
Le programme actuel semble adapté.
Contenu correct, mais sur deux années
Rajouter les connaissances administratives, gestion planning.....
Hypothèses modules qui permettent progressivement d'être autonome dans certaines tâches, sans contrôle permanent, modules validés par CCF?
Moins de psychologie et plus de réalisme (conduite personnelles, réglementation à comprendre, etc.)
Le programme est OK, c'est le temps qui nous manque pour le suivre et le respecter
Correct
Le programme de mécanique est trop lourd et non pertinent. Manque animation de groupes et psychopédagogie
Actuellement très lourd par rapport au temps
Le mémoire me semble inutile car les stagiaires n'ont pas assez de recul par rapport à la profession
Idem
Beaucoup plus d'heures de pratique
Pouvoir étaler la formation pratique, notamment sous forme de contrat
Oublier le mémoire au profit d'une étude de cas d'une formation

Les matériaux critiques rassemblés par l'enquête qualitative sont articulés autour de quatre thèmes : les limites de la formation théorique des ECSR ; l'organisation de la formation pratique et les conditions d'une alternance réussie ; la nécessité du mémoire ré-interrogée ; enfin, la question des épreuves de l'examen et de l'évaluation des candidats.

3.2. Les limites de la formation théorique des ECSR

Dans leur majorité, les formateurs au BEPECASER considèrent que, outre par la forme même des épreuves d'examen et le resserrement dans le temps de la formation, leurs possibilités d'enseignement théorique sont limitées par la pratique même des écoles de conduite et de sécurité routière, c'est à dire par la demande émanant des entreprises. Sont généralement mises en cause à cette occasion les pratiques concernant d'une part les « cours de code », d'autre part les « rendez-vous pédagogiques de l'AAC » , deux moments privilégiés pour faire passer aux candidats au permis de conduire des contenus majeurs en termes de sécurité

routière et de comportements de conduite ; deux phases également où peuvent être mis en pratique les savoirs acquis en communication ou autre dynamique de groupe :

« Voilà, alors il y a il y a un gros souci effectivement, honnêtement je pense que c'est insuffisant. Le temps nous manque, et après il y a deux éléments qui sont importants par rapport à ça ; ce ne sont pas des excuses pour moi, mais des faits réels. Il y a, d'une part qu'il y a une épreuve d'examen à passer, avec des critères de notation qui sont bien précis....[...]....Et puis l'autre phénomène si vous voulez, c'est que si on veut satisfaire nos collègues pour qu'ils nous rappellent les années qui viennent en disant attendez, vous formez des moniteurs, vous nous en mettez un ou deux de côté, ça veut dire que ces jeunes que l'on prépare, on a intérêt à les préparer de façon à ce qu'ils soient assez vite opérationnels pour aller travailler chez des collègues, parce que si ils sont incapables de préparer quelqu'un pour qu'il réussisse au permis, ou si la voiture est emboutie toutes les semaines, et bien ils vont dire : attendez, mais c'est quoi ça : ha ben ça, la théorie, ça il en connaît, il en sait des choses, mais alors dans la pratique, je vais vous dire, il n'a jamais les pieds sur les commandes, il nous pète les voitures, il nous monte sur les trottoirs. Alors il y a ça aussi. » [BAFM, centre « intégré »]

« Mais la majorité des AE, dès qu'ils ont embauché une personne, ils vont la faire tourner en voiture : c'est rentabilité, rentabilité, rentabilité. Les cours de code, c'est le patron, c'est la secrétaire, ou souvent la femme du patron qui va s'en occuper. Ils les font tourner en voiture pour donner des leçons de conduite, pour leur apprendre à faire le singe, parce qu'on leur demande de faire le singe un jour pour qu'ils obtiennent leur petite feuille jaune. Et c'est pour ça que le moniteur ne peut pas avoir d'ambitions : il a le BEPECASER, ensuite qu'est-ce qu'il va faire ? ...[...]...Une personne qui sort du BEPECASER et qui n'a pas d'expérience ne peut pas, du jour au lendemain, aller dynamiser un groupe » [Exploitant, centre « intégré »]

« De toutes façons, le code déjà, de fait, ils ne le font plus, hein, de toute façons. Parce que ce sont les DVD qui tournent quand même, d'accord ? Et donc la profession a démontré qu'on pouvait très bien se passer d'elle-même ; c'est à dire qu'ils sont assis sur une branche et ils la scient en même temps, en disant « mais on peut tout à fait me remplacer par un DVD », avec des corrections, qui sont adaptées, avec des machins, etc., et en disant bien sûr au gamin « si tu ne comprends pas, tu viens me chercher » ; mais en général, ils ne sont pas là, ils sont en bagnole, et c'est la secrétaire qui le fait » [BAFM et directrice, centre « indépendant »]

« Quant aux RVP de l'AAC, il n'y a pas une AE sur 10 qui les fait comme ils doivent être faits. C'est tout. Donc, stop. Non, mais ça il faut le laisser aux AE, sinon, le moniteur il n'a pas de moyens de progresser : le cours de code et le RVP AAC, impérativement, c'est le seul moyen de progresser pour le moniteur, sinon, il ne va faire que de la voiture et il ne progressera jamais : progresser, c'est sur le plan de l'aisance, de la répartition, d'arriver à bien cadrer son discours, etc. » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »].

« Oui mais là il y a moins de demande. Il y a moins de demande parce que les RVP pédagogiques dans leur grande majorité ne se font pas comme ils devraient se faire ; question financière. Moi je vois quand je fais les journées de réactualisation, et éventuellement les capacités de gestion, donc là je travaille avec des exploitants, des enseignants en capacité de gestion ; souvent quand j'aborde la conduite accompagnée au niveau des RVP, ben je m'aperçois qu'ils ne se font pas avec la phase de sensibilisation comme ça devrait se faire ; on va dire que 60 % des RVP c'est le cours de voiture, quoi. Alors, si on doit faire 2 heures ou trois heures de RVP, ça va se traduire par 2 heures ou 3 heures de voiture... non, sans parents... bien sûr qu'en principe la présence des parents est obligatoire, mais.....Donc l'essence même du RVP elle n'y est plus puisque la sensibilisation parent, accompagnateur et élève n'y est plus, quoi. » [BAFM et exploitant, centre « intégré »].

« Alors je vais même aller plus loin que ça. Vous avez même des enseignants formés depuis longtemps, même des exploitants d'AE depuis longtemps, qui refusent d'animer les RVP, parce qu'ils ont peur, quoi. Oui, d'habitude ils ont une relation duale avec un jeune, et puis subitement ils se retrouvent avec un plus grand nombre de personnes, et puis aussi avec un plus grand nombre de personnes avec des niveaux différents ; ben il peut y avoir un cadre d'entreprise, etc., voilà. Oui, il manque quelque chose qui est essentiel, qui est un module de techniques d'animation, quoi, tout simplement. Alors moi, je suis en train de le mettre en place là, dans le cadre du DIF justement pour le proposer aux AE, aux écoles de conduite du département : dans le cadre du DIF, s'ils veulent venir eux-mêmes ou envoyer leurs salariés, on a un module « techniques d'animation », justement pour pallier ce problème là. Oui, gestion du groupe et gestion des conflits, etc. » [BAFM, centre « indépendant »]

« Le problème si vous voulez, c'est que quand vous regardez comment se passent les RVP dans les AE, ben, en fait on n'en parle plus quoi, c'est à dire que le gamin il prend deux heures de conduite, on le fait bachoter autour du machin, les parents ne sont pas là bien entendu ; c'est n'importe quoi, alors que ça pourrait être un truc passionnant, puisqu'on est dans la gestion du groupe, on est dans la dynamique de groupe, on peut jouer un peu avec la dissonance cognitive, etc. Voilà, et bien non. Vous savez pourquoi ? On en revient à la discussion de tout à l'heure : c'est à dire que les AE se soumettent à la volonté de leur client, qui disent « mai attendez, moi je n'ai pas à consacrer deux heures, machin, etc. »... Et puis quelque part moi je les comprends parce qu'ils ont à faire tourner leur boîte : on est toujours dans ce truc comme ça, sans arrêt dans le dilemme entre l'intérêt de...au niveau pédagogique, au niveau avancée, au niveau construction, etc., et puis de l'autre côté, du côté économique, il faut bien se positionner en phase. Parce qu'une AE qui veut vraiment avoir les parents, qui veut vraiment le faire, ça marche du tonnerre. En même temps ça demande vachement d'énergie. Oui parce que les parents sont hyper contents, les enfants aussi, etc., et puis ça avance dans l'auto enseignement des uns vers les autres, dans le risque, la perception du risque, etc. » [Formatrice, centre « intégré »]

« Alors les RVP de l'AAC, tous ces trucs là, je le faisais avant. Maintenant, ils assistent dans les AE et ils me racontent des trucs, donc...Je le faisais quand je faisais le permis de conduire, j'en faisais venir un ou deux, ils assistaient, mais motus, c'est moi qui faisais le RVP, ils prenaient des notes et après on en discutait, etc. Puis je me suis aperçu que plus j'essayais de former des moniteurs et moins j'avais de résultats à l'examen. Alors, c'est bien joli, mais Don Quichotte c'est fini, se disputer avec tout le monde c'est fini. Donc les résultats : j'appuie sur le bouton et je les ai ; je les ai et je les dois à personne d'autres. Et on travaille un peu plus l'examen » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

Pourtant, en règle générale, les centres tentent de transmettre, dans l'espace temporel étroit dont ils disposent, les outils de base indispensables à la pédagogie de groupe. Certains disent y parvenir. Pour d'autres, là encore, la frustration est parfois grande de ne pouvoir aller plus loin dans cette voie, ne serait-ce qu'en raison de la structure même de l'examen final :

« Mais à nouveau on a un gros programme pour passer les QCM où on va s'attarder sur les pouvoirs du Maire et ce genre de choses, la constitution de la profession et ceci et cela, et on ne passe pas de temps – d'abord on n'a pas le temps et c'est pas vraiment inscrit dans le programme comme un thème important – sur toutes les théories de l'apprentissage, comment gérer un groupe, comment gérer les conflits au sein d'un groupe. Et ça, ça serait vraiment un apport pédagogique très important. C'est à dire qu'on reste calés, dans cette formation, calés sur un examen, et on a plus une formation de bachotage. Et ce commentaire vaut pour le permis de conduire aujourd'hui, hein. C'est à dire qu'on va, quelque part, traiter tout ce qu'il y a besoin pour valider le BEPECASER, même si ça n'est pas le plus judicieux à faire, même si au final quand ils se retrouvent dans une voiture la première fois, et bien ils n'y comprennent rien, ils ne savent rien faire. Le nouveau moniteur qui donne un cours de code, c'est un monument, hein, c'est à filmer. Pourquoi ? parce qu'il n'a pas été formé pour ça. Lui-même n'est pas capable de ne pas faire de fautes en préparant sa série de cours...[...]... il n'y a pas le temps, c'est ça le problème. Parce quand il faut passer sur le programme de mécanique, parce qu'il y aura trois questions de mécanique dans le QCM et que si jamais on n'a pas traité le programme et qu'on ne leur a pas parlé de la question, on se fera reprocher de ne pas avoir fait le programme, et bien il faut 3 semaines de travail à temps plein pour traiter la mécanique. A côté de ça, le code de la route, non, quoi. Pas le temps. » [Exploitante et formatrice, centre « intégré »]

« Alors, sont-ils formés aux RVP ? Moi je dirais oui, d'une certaine façon. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'ils font de la pédagogie en salle : c'est de l'animation, on les forme plus dans le cadre d'une animation. J'ai passé mon BEPECASER il y a presque 20 ans, à l'époque c'était un cours magistral, assez didactique : aujourd'hui c'est de l'animation, de l'animation de groupe. Alors avec un petit groupe limité, 4 ou 5 personnes, pas plus ; alors effectivement dans un RVP on peut avoir une vingtaine de personnes, c'est vrai. On parle de la théorie, bien évidemment, avec des thématiques qui sont obligatoires. Ceci dit, ils sont formés sur l'ensemble des thématiques : vitesse, alcool, assurances, fatigue, vigilance, ils maîtrisent complètement ; Donc déjà, rien qu'en termes de contenus, ils ont les contenus. En termes de savoir être – maîtrise de l'animation du groupe, etc., des techniques d'animation - moi je suis très sensible à ça, j'ai été formé dans ce sens là quand j'ai passé mon BAFM, et aujourd'hui je leur transmet l'ensemble de ces techniques d'animation parce qu'avant tout dispenser un cours c'est effectivement faire en sorte que l'animation soit suffisante pour maintenir les élèves en éveil, et puis être capable d'échanger, de faire

échanger le public, et puis de faire des synthèses, etc. Alors donc, j'ai envie de vous dire oui. Maintenant, effectivement, on pourrait toujours approfondir » [BAFM salarié, centre « intégré »]

« Et moi, bien souvent, quand je fais les RVP, je vais axer sur le comportement. On a changé l'ETG, on a changé les questions. On nous a mis de nouvelles questions, avec des super questions relatives aux comportements. Le problème, c'est la formulation, c'est la façon dont elles sont écrites. Vous les avez déjà vues ? Voilà, donc, c'est bien cette initiative gouvernementale pour moi, mais il faudrait revenir, si on veut vraiment travailler sur le comportement, à du cours de code ; avec une thématique ...[...]... donc je pense que plutôt que faire du DVD à rallonge, comme on fait, avec les 40 questions...[...]...je pense que la partie théorique, c'est même pas une histoire d'EN, parce qu'il faut déjà qu'ils aient les moyens pour assurer leurs propres cours, mais il faudrait que chez nous, à mon sens, il y ait une partie théorique qui corresponde plus à ce que l'on veut faire au niveau comportement , c'est à dire que tan qu'on sera en faisant toujours du code classique, mais en essayant de le faire plus dur avec une terminologie qui n'est pas adaptée en fonction de différents publics, et bien on ne progressera pas dans ce sens là. Voilà aussi pourquoi moi-même je suis en train de travailler là-dessus, je pars du principe qu'il faut faire du cours de code : j'ai demandé à mon formateur ...[...]... qu'il en fasse deux en bas, parce que pour moi c'est hyper important qu'on fasse du cours de code pour aider les différents publics...[...]...Ici on leur apprend à faire des évaluations de départ, la plupart des centres ne leur apprennent pas ; ici on fait des simulations de RVP, la plupart des centres ne le font pas ; ici on leur apprend à faire du cours de code, par les thèmes du BEPECASER. Alors notre objectif c'est qu'ils réussissent leur BEPECASER, mais qu'ils soient capables aussi d'entrée de jeu quand on leur donne une mission de ne pas dire : ça je ne l'ai jamais fait. Ils vont se lancer parce que même si ils ne l'ont pas fait d'une manière complète, ils l'ont vu, ils l'ont quand même fait. » [Exploitant et formateur, centre « intégré »].

D'autres voies d'amélioration souhaitables de la formation théorique des ECSR sont évoquées par tel ou tel formateur ou responsable de centre. La plupart d'entre elles reposent sur l'insuffisance avérée des compétences pédagogiques des ECSR pour enseigner auprès de publics diversifiés (scolaires, adultes, quartiers difficiles, etc.) :

« Mais il faut quand même que les futurs BAFM soient bien en phase et mettent en place une formation qui soit en phase avec les gens qu'ils vont avoir sur le terrain. Moi, j'ai trois agences...[...]... Ici, vous êtes dans le quartier riche, on ne va pas dire quelle est l'obéissance religieuse, ni rien, donc ici les enfants l'été c'est San Francisco, Los Angeles, etc. J'ai une autre agence qui est en lisière des quartiers nord : quartier ouvrier, pas du tout la même clientèle qu'ici, mais quartier ouvrier encore, des gens qui travaillent. Et j'ai une troisième agence, à la rue de la R., qui est dans un quartier qui est en restructuration, mais où nous avons des personnes qui ont en majorité 30 ans, 40 ans, et on a les femmes qui passent leur permis, des magrébines, etc., qui correspondent un petit peu à ce que moi j'ai trouvé quand je suis rentré dans ce métier en 68/70, c'était le rattrapage des femmes à cette époque : les hommes commençaient à donner l'autorisation à leur femme de conduire. Ça a bien changé, hein. J'ai donc trois agences dans la même ville, mais j'ai eu des moniteurs ici, qui avaient bac+3, bac+4, mais si je les mettais dans cette AE là, ils n'arrivaient pas à se faire comprendre : avec toute leur bonne volonté, ils n'y arrivaient pas, il fallait que je les mette ici : ici, ça va, vous avez un public ...[...]... qui va faire des grandes études.» [Exploitant, centre « intégré »].

Pour ce directeur de centre de formation aux métiers du transport, « ... la denrée rare, c'est le technicien, le gars qui vient de la route, qui en plus a un diplôme ou un titre de niveau V dans la matière enseignée, donc CAP, BEP ou titre de conducteur routier, et qui en plus a un BEPECASER mention lourd. Ça, on se l'arrache, tous. Et la problématique qu'on a, je vous dis, c'est que quand on a un technicien qui n'a pas fait de formation minimum en pédago, il n'est pas très bon, il faut lui donner les bases. Et c'est vrai que le summum c'est qu'il ait fait au moins ça. Et après, on essaye de l'accompagner, nous. Alors pour tout savoir, j'ai mis quand même un plan de formation en place, qui a couvert et [le centre transport] et ma structure d'AE en face, il y a trois ans de ça, qui a duré deux ans, qui avait pour objectif, déjà de faire passer le BEPECASER aux gens qui ne l'avaient pas, et ensuite de continuer pour la mise en œuvre d'une formation de formateurs on va dire, qui avait pour objectif de leur apprendre à faire de l'enseignement dans le cadre de la pédagogie d'adultes, etc. Et ça a été fait par des gens qui travaillent à l'Afpa, des gens qui étaient spécialisés là-dedans. Et je regrette beaucoup que le BEPECASER ne l'intègre pas. Parce que c'est vrai que derrière ils sont un peu démunis ; moi je l'ai vu, quand je prends quelqu'un qui fait du permis PL là-bas et que je le mets dans une salle, il ne sait pas par quel bout le prendre, hein » [Exploitant, centre « intégré »]

La question a été posée de savoir si les diplômés BEPECASER étaient armés pour affronter des publics agressifs ou déconstruits socialement, etc. : « *Non, ils n'ont pas les possibilités de s'adresser à n'importe quel public... honnêtement, moi je suis moi-même soumise des fois à la gestion des conflits, je me débrouille toute seule, alors je vois mal comment je pourrais instruire des gens sur ce sujet.* » [BAFM, salariée, centre « indépendant »]

Pour ce formateur, enfin, « *ce qui est léger aussi dans la formation initiale, c'est tout ce qui est toxicologie et problèmes physiques, parce qu'on n'a pas le temps de développer tout, quoi. Mais ça aussi c'est des choses qui mériteraient de passer un peu plus de temps.* »

Si, pour les professionnels rencontrés, la formation théorique au BEPECASER est largement perfectible, notamment par approfondissement de certains contenus pédagogiques, les contraintes économiques, temporelles et d'examen leur laissent une marge de manœuvre insuffisante pour pouvoir opérer eux-mêmes les améliorations nécessaires. Ils voient, tantôt dans la suppression ou l'amélioration du mémoire, tantôt dans l'allongement de la durée de la formation, une issue favorable à cette préoccupation.

3.3. L'organisation de la formation pratique et les conditions d'une alternance réussie

En principe, la formation pratique des futurs ECSR passe par trois phases : la formation sur véhicule en centre ; le stage en entreprise (école de conduite et de sécurité routière) ; le stage en organisme de sécurité routière (peu développé en pratique).

3.3.1. La formation pratique en centre de formation

Pour la plupart des formateurs, la pédagogie véhicule administrée par le centre est essentielle. Elle détermine en grande partie l'adaptation rapide du futur enseignant à son poste de travail. C'est à peu près unanimement aussi que les professionnels n'hésitent pas à proclamer que « les futurs moniteurs ne savent pas conduire ». Certains centres effectuent alors des audits de conduite des élèves, leur fixant des objectifs de progression. D'autres le font à l'occasion des séances de conduite commentée :

« Le principal reproche que l'on peut faire actuellement aux futurs moniteurs, c'est que 9/10 ne savent pas conduire à l'entrée en formation et que, allez grosso modo, 5/10 ne savent toujours pas conduire alors qu'ils sont titulaires d'un diplôme pour apprendre aux autres. Il n'y a que dans l'automobile, apparemment, où l'on voit ça, puisque je n'imagine pas un professeur de piano être incapable de monter la gamme comme il faut » [BAFM, propriétaire centre « indépendant »]

« Non, la première fois où on les prend en conduite commentée, on a un peu une remise à plat. Mais bon, il faudrait tout reprendre à plat. Moi, deux ou trois fois j'ai eu des gens vraiment qui étaient d'une nullité effarante, et je leur ai dit : ben allez prendre des leçons, peut-être dans l'AE où vous êtes en stage, quand même, sinon on n'y arrivera pas. Oui, ça nous arrive. Enfin, bon, on essaye de les cadrer. Mais je suis assez nuancée là-dessus, parce que, discutant avec certains enseignants de la conduite, et voyant les positions qu'ils ont vis à vis d'un certain nombre choses, par exemple l'utilité d'un stop ou des choses comme ça, et ne comprenant pas...mais c'est par manque de formation, hein, c'est par manque de savoir, tout bêtement » [BAFM, propriétaire, centre indépendant »]

« Mais en 5 mois il faut qu'on casse les automatismes de conducteurs qu'ils ont acquis, pour certains depuis 15 ou 20 ans ; remettre des automatismes de sécurité routière.... C'est difficile de commencer des cours de l'admission avec des gens qui peut-être ne seront plus là. Bon, après c'est un choix, hein. Donc déjà il faut casser tous leurs automatismes de conduite. Alors ça, ça prend du temps hein, remettre des automatismes sécuritaires. Ils réapprennent à conduire, quoi, quelque part ; d'ailleurs, certains nous disent : mais je n'y arriverai jamais, c'est pas possible, quoi. Alors là, en plus, il me semble, j'ai peut-être tort, j'en sais rien, mais enfin il me semble que je suis investi d'une certaine responsabilité dans la mesure où je forme des enseignants qui, après, vont former des enfants, j'estime avoir une certaine responsabilité par rapport à ça. Je suis donc très exigeant vis à vis de la conduite, là je ne leur laisse rien passer, c'est sûr » [BAFM, centre « indépendant »]

« On a la chance aussi avec le nombre de formateurs qu'on a, on n'a pas un moniteur avec 25 élèves, on a un formateur pour 6 élèves. Le premier lundi, un formateur part avec 3 élèves faire un audit de conduite. Donc ils tournent à tour de rôle, on leur dit les points qu'ils ont à travailler, et on se revoit deux semaines plus tard. On leur donne les grandes lignes, ils sont adultes, hein, nous on ne peut pas non plus sur 6 mois de formation passer les deux tiers du temps à les corriger » [BAFM, centre « intégré »]

L'autre étape importante, après la conduite commentée, est la « pédagogie véhicule », séance où l'élève BEPECASER doit à son tour donner des leçons de conduite à des « élèves-tests » convoqués pour les besoins de la formation. En dehors du débat sur le nombre d'élèves à accepter par véhicule pour de telles séances, les formateurs paraissent pratiquer globalement de la même manière (au regard d'un non professionnel, en tout cas) :

« En pédagogie véhicule on en prend trois en voiture : il y a l'élève test au volant, il y en a un qui se met en double commande ; moi ma place attitrée c'est derrière évidemment, et puis j'ai deux autres BEPECASER de chaque côté, et puis toutes les heures on tourne. C'est à dire que l'élève test il vient pour trois heures, et donc chaque heure on tourne. Et pendant ce temps-là les autres ils ont du travail en salle. L'élève test, ben

l'avantage pour lui c'est que ces trois heures sont gratuites en fait, pour lui » [BAFM, centre « indépendant »]

« Un devant qui conduit, un derrière qui est en observation, un enseignant qui s'occupe des deux et qui est capable de faire travailler les deux pendant une journée, ça va. Si vous en avez trois, il y en a deux qui discutent entre eux derrière, donc si c'est pour faire du transport en commun, c'est pas la peine, c'est pas plus bénéfique. Il y a effectivement des centres où ils s'empilent à 5 par voiture » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Nous, en janvier il n'y a que les formateurs qui font les simulations, étape par étape. Et à partir de début mars, on fait appel à nos véritables élèves, là et nos candidats moniteurs travaillent sur la vraie matière, mars, avril, mai juin ; et nous, on est à l'arrière...[...]...On ne peut pas « apprendre à un maçon à construire un mur comme il faut par internet...[...]... Nous on part de ce principe là : il faut qu'ils soient confrontés à la réalité le plus vite possible de façon à ce qu'ils se rendent compte, et aussi qu'ils voient leurs progrès, qu'ils voient leurs élèves progresser. On fait appel à des élèves socialement déshérités qui ont plus de mal que les autres à payer leurs leçons : ils viennent de 8 h 30 à 12 h 30 ou de 13 h 30 à 17 h. On commence par des élèves qui sont à la fin de la deuxième étape, par rapport à la sécurité justement. Et après on remonte vers le début de la première étape, donc on complique au fur et à mesure. J'ai vu des candidats moniteurs qui n'ont jamais vu un élève » [BAFM, centre « intégré »]

Ces activités pratiques, ne serait-ce que parce qu'elles se font en petits groupes, sont très mobilisatrices pour les formateurs. Parmi tous les centres étudiés, un seul formateur parvient à assurer, seul, enseignements pratiques et formation théorique des futurs BEPECASER. En général, la plupart des autres font, soit appel à des ECSR (BEPECASER), soit à d'autres BAFM en appoint.

C'est sans doute autant la charge de travail que représente la pédagogie véhicule que son aspiration à mieux approfondir la formation théorique de ses élèves⁶⁰ qui pousse cette formatrice, BAFM, salariée, à suggérer la mise en place d'une co-responsabilité BAFM/école de conduite dans la formation pratique des élèves BEPECASER :

« Je trouve, c'est que plutôt que de faire de la pédagogie voiture en centre de formation de moniteurs, que les formateurs aillent les faire dans les AE d'accueil. Moi je me verrais bien, pour maintenir une alternance, et pour que ça soit intelligemment fait, c'est que plutôt que de faire ça ici, ben qu'on ait vraiment une intervention en « cohabitation », avec le maître de stage, et qu'on évalue, et qu'on travaille sur l'AE : moi je trouve que ça serait vachement bien. Parce que c'est pas intéressant, c'est pas le plus intéressant..... [...]... Le travail en partenariat avec les maîtres de stages en pédagogie voiture, ça serait vachement intéressant ; parce qu'ils ont les capacités, beaucoup plus pour la formation d'un moniteur parce qu'ils sont sur le terrain. Et le BAFM devrait venir ponctuellement, sur le stage, pour voir si les objectifs à atteindre ça fonctionne, pour voir un petit peu l'évolution.... [...]...et nous on pourrait s'intéresser beaucoup plus à la pédagogie et leur laisser ce travail qu'ils aiment bien, qui est vraiment leur boulot...[...]...Mais c'est intelligent je pense moi, de voir l'évolution de la formation des moniteurs comme ça ; parce que notre travail à nous, c'est pas de les former à passer des vitesses, à freiner, à regarder dans les rétros, on n'en a rien à foutre. Notre travail, nous, il devrait être plus sur la pédagogie, sur la gestion du risque ; et là on est bouffées par les leçons. Il n'y a qu'une chose qui intéresse les petits jeunes qu'on prend maintenant, c'est la boîte de vitesse, il n'y a que ça qui les intéresse ».

3.3.2. Les stages en entreprise

Les stages en entreprises (ECSR) sont une des ossatures de la formation BEPECASER. Un de leurs intérêts le plus indiscutable est de mettre en contact dès le début du cursus scolaire un employeur et – si les études se terminent bien pour lui - un futur diplômé. Bien que parfois critiqués dans leur forme actuelle – nous en avons eu un avant-goût en traitant des contrats en alternance – aucun élève ne peut y échapper, de par la loi. L'enquête quantitative du Lest a pu approcher la connaissance de la durée de ces stages et de leur position dans le cursus de formation au BEPECASER.

Les réponses de 23 centres à la question de la durée des stages soulignent la quasi unanimité de la profession à trouver nettement insuffisantes les 60 heures de stage imposées par la réglementation : sur 23 centres, la

⁶⁰ Ajoutons que le centre où elle travaille, « indépendant », connaît les vicissitudes de la recherche récurrente d'élèves test

moyenne des durées de stages déclarées en entreprise est de 140,7 heures. L'intervalle de variation de cette durée selon les centres est cependant assez large puisque la valeur la plus basse est 70 heures, la plus élevée 224 heures. En fait, 30 % des centres déclarent 140 heures de stage en entreprise ; 35 % entre 150 et 225 heures ; 35 % entre 70 et 130 heures. Ces résultats sont à interpréter avec mesure, les centres de formation ayant déclaré les durées les plus faibles pouvant avoir exclus de leurs réponses les stages en organismes de sécurité routière ; inversement pour ceux dont les durées de stages affichées paraissent élevées.

A. Les périodes pendant lesquelles sont organisés les stages pratiques (« en début de formation », « en milieu de formation », « en fin de formation » ou encore en « une ou deux journées par semaine ») sont extrêmement variables d'un centre à l'autre ainsi que leurs durées. Aucune « formule magique » ne paraît vraiment s'imposer, mais le modèle d'un ou deux journées hebdomadaires sur une plus longue période est un peu plus répandu que les autres :

L'étalement des stages en entreprise au long du cursus de formation

* uniquement en début de formation : 1 réponse

durée : 3 semaines

* uniquement en milieu de formation : 5 réponses

durées :

- 2 semaines (2 réponses)

- 4 semaines (2 réponses)

- 5 semaines (1 réponse)

* uniquement en fin de formation : 0 réponse

* sous forme d'une ou deux journées par semaine : 8 réponses

- durées variables entre 120 et 196 heures

* stages en début, en milieu et en fin de formation : 5 réponses

- 3 font 1 stage d'une semaine en début, 2 stages d'une semaine en milieu, et 1 d'une semaine en fin de formation : total entre 120 et 140 heures en 5 semaines ou parties de semaines ;

- 1 fait 2 stages d'une semaine en début, 1 de 8 jours en milieu et 1 de deux jours en fin de formation : total 140 heures

- 1 fait 1 stage d'une semaine en début, 1 stage de 2 semaines en milieu et un stage de 2 semaines en fin : total 175 heures.

* stages en début et milieu de formation : 1 réponse

- 1 semaine en début et 3 semaines en milieu de formation ; total = 140 heures.

* divers mixant plusieurs formules : 2 réponses

- 6 semaines à 2 jours de stage par semaine et 1 semaine complète de stage en fin de formation ; total = 120 heures.

- 1 stage en milieu, 1 stage en fin et des jours par semaine ; total = 156 heures.

L'enquête qualitative confirme l'hétérogénéité des plannings des stages selon les centres en même temps qu'une très légère tendance à privilégier un étalement des stages sur plusieurs mois, à raison d'une ou deux journées par semaine :

Les stages « chez moi, c'est le vendredi toute la journée. Oui, dès le début, pas dès la première semaine, mais dans les semaines qui suivent » [Exploitant, centre « intégré »]

« En général, ils ont trois à quatre journées de cours par semaine ; le reste du temps, ils sont sensés être en stage. En considérant qu'entre Noël et le nouvel an, ils ont une semaine de stage complète, et qu'ensuite c'est en moyenne une journée par semaine dans l'espace de la formation ; de façon à ce qu'il y ait justement un cheminement qui puisse se faire aussi bien au niveau de la formation que du stage. » [Exploitant, centre « intégré »]

« Je les fais travailler lundi, mardi et jeudi. Mais après, il y a le mercredi matin, c'est ce qu'on appelle le renforcement ; et après, ils ont le mercredi après-midi de libre, le vendredi et le samedi. Donc à la limite, une personne qui finit à 17 heures le soir chez moi, elle se trouve de 18 h jusqu'à 20 heures à faire des cours de code, de l'administratif, elle peut travailler le mercredi tout l'après-midi en AE, elle peut travailler le vendredi tout l'après-midi, le samedi matin. Elle apprend le métier, hein. » [Exploitant, centre « intégré »]

« On fait 4 semaines de stage. Avec chaque semaine des objectifs à atteindre. Et ils ont un carnet de suivi, de façon à ce qu'on ait un retour sur la façon dont le tuteur a apprécié le travail de l'élève. Et le retour de l'élève par rapport au stage, c'est au cours d'un tour de table le lundi à la reprise. [BAFM, centre « intégré »].

B. Par ailleurs, le questionnaire interrogeait **le lieu des stages** en entreprise de façon à connaître mieux le degré de diversification des expériences vécues par les stagiaires. Aucune tendance nette ne se dégage sur ce point puisque :

* 10 centres sur 27 ne font effectuer les stages que dans « une seule école de conduite » ;

* 10 centres recourent à « plusieurs écoles de conduite » ; mais le nombre de ces écoles n'est pratiquement jamais précisé par les répondants ;

* 1 centre fait effectuer les stages « uniquement dans l'école ou les écoles rattachées au centre de formation » ;

* pour 3 centres, certains stagiaires ne connaissent qu'une école, d'autres en expérimentent plusieurs.

C. Dans la majorité des cas étudiés, **les centres poussent l'élève à rechercher lui-même une entreprise d'accueil** pour son stage. En cas de difficultés pour trouver un maître de stage, le centre de formation puise dans son réseau pour offrir une solution à l'élève :

« Ils démarchent et choisissent. Je prends contact avec l'entreprise. On détermine bien ce qu'ils doivent faire. En fait les contrats pro sont peu en entreprise. » [BAFM, exploitant, centre « intégré »]

« On fait les deux, certains se débrouillent, sinon on les met en relation...mais il y a la proximité géographique qui joue beaucoup » [Directeur, centre « indépendant »]

« Alors on leur demande plutôt au départ de faire eux-mêmes la démarche, de manière à ce qu'il y ait une rencontre, on va dire un choix mutuel, qui se fasse entre quelqu'un qui cherche un stage et quelqu'un qui veut bien l'accueillir, et puis si vraiment il rencontre des problèmes, à ce moment là nous on prend notre téléphone et puis on demande à ce moment là une acceptation, parce qu'on connaît quand même pas mal les AE. Mais en général ça ne se passe pas trop mal ; sauf qu'il y en a qui ferment les portes, il y en a qui leur disent que ça ne sert à rien, etc., voilà, mais comme partout je crois » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« On les laisse chercher leur AE au départ ; si ils ne trouvent pas, bien entendu on les aide, mais au départ on essaye de les rendre autonomes et de les amener à trouver leur propre stage » [Exploitant et formatrice, centre « intégré »]

Les stagiaires choisissent eux-mêmes leurs AE, sinon on les aide. Quelques-uns parfois dans notre AE. On a une convention type avec les AE. » [Exploitant, centre « intégré »]

« On a des gens si vous voulez qui ont perdu un petit peu l'autonomie, ce sont des assistés – je n'aime pas trop ce terme là, mais... - et donc on essaye de les rendre, nous, autonomes, c'est à dire qu'on les oblige un petit peu à se débrouiller tout seuls. Alors c'est vrai que nous on a des réseaux d'écoles de conduite qui nous prennent des stagiaires chaque année, mais on ne leur donne pas au départ. On leur dit : écoutez, c'est à vous d'essayer de trouver l'AE, on les met dans une démarche pour le futur un petit peu de recherche

d'emploi. Alors maintenant évidemment, si on a un stagiaire qui ne trouve vraiment pas, ben on va appeler quelqu'un et lui dire : présente-toi tel jour à telle heure, et voilà. Mais on aime bien qu'ils trouvent les stages eux-mêmes. Alors après, en fonction de ce qu'ils font, et du retour que l'on en a, puisque chaque fois qu'ils reviennent de stage on leur demande ce qu'ils ont fait, etc., évidemment des fois on leur dit : bon, la prochaine semaine de stage, ne retourne pas là, essaye de trouver une autre AE, ou alors nous on va t'en trouver une, parce que là ça sert à rien » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

D. La question la plus critique du stage est celle de son apport pédagogique, en termes de méthode et de contenus pour le stagiaire. Idéalement, ces apports doivent être en phase avec ce que l'élève a appris en centre de formation. Mais, pour des raisons réglementaires l'élève n'est autorisé à exercer en totale autonomie aucune tâche d'enseignement (« cours de code », leçons de conduite) ni d'utiliser la double commande. Son apprentissage en conditions réelles d'enseignement ne peut donc se faire que sous la tutelle (et la présence) du maître de stage. Tout va dépendre alors de la disponibilité de ce dernier, du temps qu'il va accepter de consacrer à l'entraînement de l'élève. Lorsque cette disponibilité est réduite, le stagiaire doit se contenter d'observer, de se documenter éventuellement ou d'assister le secrétariat de l'entreprise. On pourrait alors parler, dans ce cas, plus de « stage découverte » que de « stage d'apprentissage du métier ». Afin de limiter les risques que l'entreprise « oublie le stagiaire dans son coin », la plupart des centres de formation opèrent une sélection des ECSR demandeuses de stagiaires et contractualisent avec elles une sorte de plan de stage :

« En janvier, il y a deux semaines de formation : ils partent en stage la troisième semaine de janvier. Ils n'ont pas grand chose, ils n'y connaissent rien. Semaine 1 : voir avec le secrétariat toute l'organisation administrative de l'auto-école ; mise à niveau du code, parce qu'ils ont des lacunes profondes. Semaine 2 : faire eux-mêmes une évaluation de départ sous la responsabilité du moniteur. Ils doivent observer un RVP, phase théorique et phase pratique. Et le reste du temps, ils observent l'étape 3 du livret. En avril, on leur demande : d'intervenir en animation code en salle, sous la présence du tuteur ; d'animer au moins en partie un RVP ; et d'intervenir sur l'étape 4. Si il reste du temps, ils peuvent aussi aller présenter des candidats au permis » [BAFM, centre « intégré »].

« Ils donnent même des leçons : moi la seule chose que j'exige – je ne m'occupe pas de savoir si les leçons sont payées ou pas payées – de l'AE c'est qu'il me montre l'attestation d'assurance comme quoi il est couvert pendant que mon stagiaire est au côté de l'élève conducteur ; le reste...je ne suis pas la préfecture, ça n'est pas à moi de contrôler ça ». [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Naturellement les objectifs de ce stage, c'est de découvrir un petit peu le fonctionnement administratif de l'AE, déjà. Mais surtout le fonctionnement pédagogique, avant tout c'est ça l'intérêt. Donc c'est plus du suivi pédagogique. Ils montent en voiture ; alors certains tuteurs acceptent de les laisser enseigner, sous leur contrôle, il y en a : ils sont présents, ils les laissent donner quelques leçons. En général si certains me le demandent, je dis oui pourquoi pas, mais attendons quand même que pédagogiquement le stagiaire tienne la route pour pouvoir enseigner, bien sûr ; on ne peut pas le mettre en situation d'enseignement en début de formation. Par contre ils interviennent beaucoup plus facilement en salle : il y a moins de risques évidemment. Donc là assez rapidement, j'en entends me dire : 'ha ben j'ai eu la possibilité de faire des cours ; mon tuteur m'a proposé effectivement d'avoir un petit groupe par exemple le samedi après-midi, un petit groupe d'élèves, il m'accompagne, il me laisse enseigner, etc.'. Il y a donc toute une dynamique qui se met en place derrière. Et les tuteurs sont intéressés, parce que souvent il y a une embauche derrière ; et si ils ont participé activement à la formation du futur BEPECASER, il y a leur touche personnelle qui est là, et donc ça va répondre pleinement aux besoins de leur entreprise, il y a ça aussi, c'est une valorisation du stage qui est vraiment intéressante. C'est pas le cas partout, c'est pas vrai partout : il y a en a qui me disent : 'je suis assis sur une chaise dans l'AE'. Et je leur dis : 'et bien change de stage'. On change d'AE, on fait une autre convention». [BAFM, salarié, centre « intégré »]

« A priori si vous voulez, quand au contenu des stages, c'est très suivi par mon BAFM : on explique ce que l'élève devrait faire, etc. Et au retour on voit ce qui a été fait ou pas fait, et s'il y a un souci, on les change. Si vous voulez, ça, c'est un petit peu mon métier, puisqu'on fait ça régulièrement dans les autres formations. Il y a plein de formations qui sont faites en alternance...[...]... Moi j'en prends très rarement dans mon AE. J'en prends en embauche, mais rarement en stage. Les gens qui travaillent chez moi ont tous été formés chez moi, à part le BAFM » [Exploitant, centre « intégré »]

« Je vais vous montrer le type de contrat que j'ai. Ils font de l'écoute pédagogique, on leur fait faire un petit peu d'administratif, on les fait intervenir en code ; il y en a même qui les font intervenir au niveau des RVP. Et on le ressent après, en cours. Les leçons de conduite, c'est fait avec nous, avec les BAFM. Non, pas en AE, non, non, c'est une question d'assurance aussi : oui, ils sont AE, ils ne sont pas centres de formation » [Exploitant, centre « intégré »]

« Vous avez des maîtres de stages qui sont très, très investis, c'est à dire qu'ils vont faire participer le stagiaire de l'arrière : donc là, qu'est-ce que tu ferais comme objectif ? comment tu travaillerais ? ou ils leur font faire des bilans, etc. Mais en même temps ça leur demande d'être assez prudents quand même, et en plus il faudrait qu'ils disposent d'un peu de temps entre chaque leçon pour faire un petit point, un pointage. Mais c'est pas le cas, parce qu'à l'AE ça s'enchaîne, etc. Voilà. En plus, bon, les maîtres de stage qui accueillent ne sont pas rémunérés ; hors partout, dans toutes les branches professionnelles, quand on est maître de stage, c'est à dire qu'on consacre un certain temps, il y a une petite rémunération, pas une rémunération, mais une petite compensation financière » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« On passe un contrat de stage avec l'AE. Et il y a un rapport de stage du stagiaire, et un du tuteur. On est sur un secteur où les AE jouent le jeu. S'ils prennent un stagiaire, ils vont faire de la voiture, ils vont préparer des séries de code et les corriger avec un moniteur. Je n'ai aucun stagiaire qui n'a fait que du bureau cette année ; il y a une implication de l'AE qui accueille très importante et très agréable. Il n'est pas rare qu'ils nous appellent pour un retour d'info, pour nous dire comment ça se passe, etc. » [Exploitant, centre « intégré »]

« Le problème déjà c'est qu'on a une réglementation, donc par rapport à ça déjà on est coincés. Alors c'est vrai qu'ils peuvent intervenir dans une salle de code avec l'enseignant, donc faire un cours de code, corriger la question, ça c'est possible. En revanche, sur la partie pratique, ils ont l'interdiction formelle d'être aux doubles commandes. Donc ça veut dire qu'ils sont derrière, et éventuellement quelquefois on a des enseignants de la conduite qui les prennent en stage – c'est bien quand ça se passe comme ça – et en fait eux gèrent la partie sécuritaire du véhicule, en étant à la double commande, et c'est notre stagiaire de l'arrière qui dispense le cours, enfin la leçon. Donc quand ça se fait comme ça, encore je dirais que c'est un moindre mal. Oui, il y en a quand même qui coopèrent dans ce sens. Et puis bon, ils nous le disent de toutes façons » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »].

« Donc avec eux en général on n'a pas trop de soucis, ils comprennent bien que ce sont des stagiaires et que peut-être demain ils devront les embaucher, donc c'est leur intérêt aussi de leur faire faire des choses et de voir comment ils réagissent. Si le gars il passe le balai pendant sa semaine de stage, si demain ils ont besoin d'un enseignant, ben forcément ils n'auront pas pu le juger, il passera peut-être très bien le balai mais est-ce que ça suffit ? Donc c'est leur intérêt aussi. [BAFM, centre « indépendant »]

E. Des voies d'amélioration de l'efficacité de cette relation triangulaire centre / stagiaire / entreprise sont-elles possibles ? Pour ce responsable de centre indépendant, l'idéal serait de hisser les stages BEPECASER « à la hauteur des autres formations qu'on fait, c'est ça que je voudrais améliorer. C'est en dessous des autres formations, ha oui, oui. Cette convention, c'est : je vous prête un stagiaire pendant tant de temps et selon tel calendrier, de telle date à telle date, et puis vous veillerez bien à lui faire faire des activités qui vont conforter cette formation. Après le tuteur, il fait ce qu'il peut. ...[...]... Alors, je le dis d'autant plus que, un ministère qui a fait ce travail - parce que moi je rends à César ce qui est à César- je trouve que, quand on regarde le Programme National de Formation, ben on se dit : voilà des gens qui ne se sont pas pris la tête avec de grandes idées, mais qui ont fait un vrai travail, de réflexion pédagogique. Alors, c'est dommage de ne pas utiliser ce PNF, on a tous les matériaux, enfin un certain nombre de matériaux, qu'on pourrait utiliser, dans une vraie alternance, pour dire : voilà, les activités qui peuvent, doivent être faites. Et on pourrait avoir une annexe à la convention, une annexe pédagogique, où on pourrait lister toutes les activités possibles, peut-être même les hiérarchiser, et le tuteur déjà, d'abord il y a verrait plus clair ; il dirait : ça, non je suis capable ; ça oui ; ça non ; ça je ne sais pas. Et on aurait ainsi une aide à la communication, c'est à dire que ce support serait aussi un prétexte à discuter. Comme tout est tripartite, vous avez un tuteur, vous avez un formateur référent, et vous avez un stagiaire »

3.3.3. Les stages en organismes de sécurité routière

La question des stages en « organismes de sécurité routière » était posée dans le questionnaire postal, mais sans doute trop dissociée de la précédente. En tout cas, sur 28 centres de formation :

* 9 déclarent ne pas « organiser de stages dans d'autres organismes de sécurité routière » ;

* 1 déclare en faire « selon les possibilités » ;

* les 17 autres en font plus ou moins régulièrement pour une partie plus ou moins importante des élèves : un seul centre déclare un tel stage pour 100 % des stagiaires ; 5 déclarent que de tels stages couvrent 50 % d'entre eux ; un autre, 30 % des stagiaires. Les autres n'indiquent pas la proportion d'élèves concernés par ces stages. Quant aux durées de ces stages, le questionnaire n'est pas toujours renseigné : un indique 1 jour, un autre 16 heures, un troisième 21 heures, un quatrième « 30 à 60 heures ». On retiendra que dans la majorité des cas ces stages ne sont pas systématiques et, selon certaines expressions traduites par les répondants, ils se font « selon les possibilités », ou encore « cela dépend des groupes ». Les stages sont donc bien souvent individualisés.

Quant aux lieux de tels stages, plusieurs centres indiquent qu'ils sont « choisis en fonction des thèmes de mémoire essentiels » ; ou encore « Tous lieux liés à la SR. Entre 30 et 60 heures, en rapport avec le mémoire » ; et pour un autre « lieu en fonction du mémoire choisi » ; une dernière citation « en lien avec leur sujet de mémoire, donc différent d'un stagiaire à l'autre ; de plus ils profitent de ces moments pour faire leurs sondages et entretiens ». Ceux qui citent les lieux les plus fréquents de tels stages nous permettent de noter un éventail assez large de possibilités : *Gendarmerie *Police *Pompiers *Préfecture *Samu *DDE *Prévention routière *Association sécurité routière *Centre de réadaptation fonctionnelle *Éducation nationale *Assurances *Journal officiel *Associations.

Dans les centres couverts par l'enquête qualitative en revanche, de véritables stages individuels en organismes de sécurité routière sont tout à fait exceptionnels. En revanche, une partie d'entre eux tentent d'organiser, tantôt des visites collectives dans de tels organismes, tantôt des interventions en classe (séminaires ou conférences) où des experts tentent d'établir, aussi pédagogiquement que possible, un lien entre leur mission et la sécurité routière. A ces séances collectives peuvent s'ajouter les démarches et visites individuelles que font les stagiaires en direction d'organismes de SR dans le cadre de leur mémoire. Selon plusieurs interlocuteurs, la tendance serait encore à la baisse de ce type de séances d'initiation à la sécurité routière en raison d'une disponibilité faiblissante de ces organismes :

« Je leur fais faire beaucoup de visites aussi : au CRIRE, aux pompiers, on fait venir la police et la gendarmerie là, on les fait venir donc pour parler justement des comportements. On fait venir des assureurs...des journées ou des demi journées...on va au CRIRE pour voir la régulation des trafics comment elle a été effectuée, on va à la DDE aussi, de façon à obtenir des sources de SR ; en même temps c'est des portes d'accès ça, pour leur futur mémoire. On va aux pompiers, à la police pour voir comment ça se passe. Et avant, mais j'ai laissé tomber, j'allais même dans les contrôles techniques. Il y a une équipe de policiers qui vient, il y a des IDSR aussi » [Exploitant, centre « intégré »]

« Alors oui, j'ai de très bon contacts on va dire avec la Préfecture, donc : service des permis de conduire, service des visites médicales ; le coordinateur SR de la préfecture qui fait un stage spécifique pour les futurs moniteurs. Qu'est-ce que j'ai d'autres ? Sapeurs pompiers, bien entendu, le SAMU, l'EN. Ils y vont soit pour une matinée, soit pour une après-midi. Par contre, ce qu'on peut remarquer, c'est que de moins en moins l'administration, à part ceux qui sont vraiment sensibilisés par la SR, les autres n'ont plus envie de faire des stages ; ils n'ont plus envie du tout. L'EN c'est terrible pour arriver à avoir un rendez-vous. La police nationale, c'est non, parce que trois fois on me fait tourner pendant trois semaines pour finalement me dire : oui, rappelez nous, etc. ; alors moi je veux bien une fois, deux fois : ils n'ont pas envie. Par contre oui, excellent stage : la gendarmerie, où ils les prennent soit une demi journée, soit une journée, avec toute l'explication sur le travail du gendarme, le rôle du gendarme, le matériel, les équipements qu'ils ont, la relation à la sanction : ça c'est hyper bien fait. La prévention routière, j'ai un gros avantage, c'est que le directeur de la PR vient faire le stage pour les stagiaires chez moi : il vient une après-midi, alors là on s'arrange. Les autres c'est : il faut venir tel jour, bon, alors si c'est un jour où normalement ils auraient eu cours ici, c'est pas grave, ils y vont. Souvent je les accompagne. Et on décale les cours dans ce cas là. » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »].

« Pour tous 40 à 50 heures de stages SR dans 10 organismes SR : préfecture (service du permis de conduire, coordinateur SR) ; délégué de l'éducation routière ; DDE ; centre incendie ; gendarmerie ; CRS ; SAMU ; CRIRE. Sont proposés aussi, mais non obligatoires (car payants) deux autres stages : Centaure, et un circuit de glace. Certains stagiaires sont impliqués aussi dans des actions du PDASR. ». [BAFM, exploitant, centre « intégré »].

« Bon, il n'y a rien de bien défini. Souvent les lieux de stage des stagiaires BEPECASER sont définis en fonction de leur thème de mémoire. Si ils ont choisi plutôt de travailler sur la route, on les oriente plutôt sur des stages vers la DDE, l'équipement en général, le CRIRE, etc. Autant de lieux où ils obtiennent de l'information pour le mémoire. Ils font 140 heures minimales obligatoires en stage et ils doivent effectivement faire acte de présence. Ils ont une fiche de parcours à faire renseigner systématiquement dans les institutions où ils vont. Ils vont souvent à l'INRETS aussi, à Salon. 140 heures, donc avec 70 heures dans une école de conduite, et 70 heures dans des organismes liés à la SR. Et là ça dépend de la thématique du mémoire. Je leur dis bien d'essayer de participer à des stages de sensibilisation à la SR/récupération de points. Il y en a beaucoup qui viennent en observateurs dans les stages de récupération de points que l'on fait [dans le réseau], pour s'ouvrir un peu l'esprit et avoir une culture SR la plus large possible » [BAFM, salarié, centre « intégré »]

« Bon, sont-ce des stages ? Parce que c'est plus des rendez-vous puisque c'est en fonction du sujet choisi, c'est vraiment dans le cadre du mémoire. Le CRIRE, les CRS, la préfecture. Non, ça, ils ont la recherche, encore qu'aujourd'hui, à l'heure d'internet, il y a beaucoup de choses qui sont permises. Avant il fallait aller chercher les éléments, mais aujourd'hui ça perd de son intérêt. » [Directeur, centre « indépendant »]

« Personne ne veut les prendre. Non, on ne fait intervenir personne, c'est inutile. Non ça c'est vraiment du remplissage. Non, parce que après de toutes façons il ne vont pas pouvoir vivre de la profession en passant du temps dans les réunions, en passant du temps dans telle ou telle sphère, du genre enquêtes Réagir, donc non, ils demandent pour être moniteurs, nous on leur donne un maximum d'ingrédients pour qu'ils soient efficaces, pour qu'ils aient vraiment l'objectif de donner le maximum d'informations à leurs futurs conducteurs. Tout ce qui est fioritures, non. Les enquêtes, quand on voit les décisions qui sont prises à la suite, non. » [BAFM, centre « intégré »]

« Alors moi j'ai touché la [Sté X] qui est en fait un organisme qui fait les bus de ville. Après, c'est vraiment au cas par cas. Réellement pour l'instant il n'y a qu'eux, c'est un peu difficile. Alors, les gens sont intéressés, puisque moi quand je fais du PP, j'ai souvent des chefs d'entreprise, ils sont intéressés, mais ils ne poursuivent pas non plus dans la démarche...[...]... Avant, on était assez bien acceptés, au niveau par exemple des pompiers, mais là maintenant, les types ils sont débordés, ils ont pas le temps. Intervenir ici ? Et là, on devrait prendre à ce moment là sur les heures des formateurs. Déjà Mme X [formatrice] me dit qu'elle n'a pas assez d'heures, alors si je mets en plus des heures avec un pompier qui vient, etc. Mais on a l'INRETS à côté ; alors on les envoie à l'INRETS pour aller chercher leurs trucs, leur documentation, etc. » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »].

« On a une journée SR par an... on les amène à [Ville du Sud] voir l'organisation de la journée SR. C'est du folklore, quoi. Là, chez les gendarmes, c'est quelque chose de beaucoup plus cadré, c'est vraiment quelque chose de pédagogique. On a fait la même chose avec les pompiers. Et au tribunal, on a fait plus de l'observation, alors que les gendarmes et les pompiers c'était vraiment un item pédagogique, où il y avait un apport de connaissance, où il y a avait ensuite un débat, un échange qui allait à l'encontre de toute idée reçue. Ca, pour moi, c'est du spécifique. On se demandait comment on sanctionne, comment se fait la répression ; et bien là le capitaine de gendarmerie est venu nous expliquer comment c'était fait au ministère de l'intérieur, comment se passait le procès verbal, etc. Et puis on est tombés sur quelqu'un de fabuleux, et qui faisait de la formation BEPECASER, donc quelqu'un hyper motivé. On le renouvellera, et on va mettre des stagiaires en semaine de formation avec lui dans le cadre de leur stage. Oui, on essaye d'éduquer à la SR » [Exploitante, centre « intégré »]

« Non, on travaille avec les services fiscaux, les douanes. Sinon, les stagiaires y vont dans le cadre de leur recherche. Dans la partie stage en entreprise, c'est vrai que la première semaine de stage, on leur dit de l'axer par rapport au sujet de leur mémoire. Et après, les autres semaines, ils vont être plus dans l'optique d'un travail futur, donc là on leur dit de se faire connaître dans le réseau des écoles de conduite. Donc c'est vrai, moi l'année dernière par exemple, j'ai un élève qui avait fait son mémoire sur la répression ou un truc comme ça, et donc il a réussi à être pris par le bataillon autoroutier et il a appris des tas de choses, il nous a même donné des infos, ils lui ont même fait essayer les jumelles, etc., c'était très intéressant. Et puis bon, on

a des stagiaires qui vont être un peu passionnés par ce qu'ils font pour leur mémoire, donc ils vont tout mettre en œuvre pour avoir les rendez-vous, etc. Et il y en a d'autres qui choisissent un sujet parce qu'il faut choisir un sujet, et puis voilà, sans aller jusqu'au bout des choses. Moi j'attends toujours que quelqu'un qui fait un mémoire sur l'alcool par exemple, et bien obtiennent un rendez-vous avec un toxicologue de renom, voilà » [BAFM, centre « indépendant]

Une des objections formulées par certains formateurs aux stages de sécurité routière ou aux interventions de policiers, de bénévoles, etc. dans la formation se fonde sur un doute quand aux compétences des intervenants en matière de pédagogie de la sécurité routière :

« ...je suis désolé, hein, le bénévole, même si il va y mettre son cœur, c'est comme moi si aujourd'hui je faisais une formation, je n'aurais pas le bagage technique ou la gestion de groupe ou ces choses là, ces choses qui peuvent manquer justement aux formateurs. On fonctionne beaucoup à l'affectif avec des bénévoles, etc., Il n'y a pas d'objectifs..... [...]... et les responsables DDE non plus, ils ne sont pas du tout sur l'éducatif, il ne se passe rien » [Directeur, centre « indépendant »]

« Moi je trouve un peu invraisemblable que certains gendarmes, ou policiers forment des enfants alors qu'eux—mêmes n'ont pas de diplômes en SR, il n'y a pas de diplômes. C'est quand même assez exceptionnel, ça » [BAFM, centre « indépendant »]

« Moi il y a quelque chose qui me choque un petit peu, mais bon, c'est qu'on a des gens qui font de la SR depuis toujours, avec des enfants en plus, mais qui n'ont aucun diplôme de SR. On a beaucoup de formateurs dans la prévention routière, par exemple, je n'ai rien contre la prévention routière, c'est pas le souci, mais moi je me dis que quelque part c'est un peu gênant quoi, quand même » [BAFM, centre « indépendant »]

Par ailleurs, pour ceux qui remettent en question l'utilité du mémoire, une grande partie de ces fameux temps de « stage sécurité routière » n'aurait plus de raison d'être.

3.4. La nécessité du mémoire interrogée

Bien entendu, l'enquête ne permet pas de dire quelle fraction de la profession d'enseignant en centre BEPECASER soutient le maintien du mémoire comme épreuve d'examen (de plus à note éliminatoire). Mais les deux parties de l'enquête ont recueilli un nombre suffisamment important de critiques pour qu'elles ne soient pas mentionnées ici. D'ailleurs, les partisans d'une suppression du mémoire le sont généralement dans une optique d'élévation du niveau de la formation des BEPECASER.

L'enquête quantitative demandait simplement aux centres de quantifier le temps dont disposent les candidats « pour effectuer les recherches et entretiens nécessaires pour l'élaboration de leur mémoire » en plus ou à la place des stages en organismes de sécurité routière. Cette question a été peu ou mal renseignée :

* 7 ne répondent pas ;

* dans 9 cas ces temps de recherche sont prévus « en plus » des stages en organismes de sécurité routière ;

* dans 9 cas encore ils sont programmés « à la place » de ces stages ;

* 1 centre se contente de commenter : « le mémoire consomme trop de temps ».

Quant au temps dont les candidats disposent, ils paraissent encore assez hétérogènes, et parfois très importants, pour ne pas dire démesurés par rapport à la durée de la formation :

Temps de recherche et d'entretiens dont disposent les candidats pour l'élaboration de leur mémoire (16 réponses)
20 heures
21 heures négociées en fonction des besoins dans le temps de formation
30 heures
32 heures
40 heures
1/2 journée par semaine sur 12 semaines = 6 jours
1 matin par semaine
50 heures
70 heures
1jour / semaine en dehors des heures de formation
140 (2 cas)
170 heures
Temps individualisé
Libre
Illimité, travail perso

Les critiques adressées au mémoire comme épreuve d'examen à note éliminatoire se fondent toutes sur la mobilisation excessive que cet exercice de recherche documentaire, de rédaction, d'argumentation et de synthèse demande aux élèves tout au long d'une formation déjà trop courte et dense en contenus et en apprentissages. Pour autant, certains professionnels sont prêts à l'envisager, sous des formes peut-être aménagées, dans le cadre d'un allongement ou d'un étalement de la formation au BEPECASER :

« Il n'est pas du tout adapté par rapport au niveau du BEPECASER. C'est dommage. Si vous voulez quand vous avez des élèves qui passent par le contrôle de niveau, à qui on demande de faire un mémoire qui est quand même du niveau II, qu'est-ce que vous voulez, ils vont y passer les trois quarts du temps de leur formation, pour essayer d'avoir une note qui ne soit surtout pas éliminatoire. Alors ils se disent, ils vont m'obliger à faire de la pédagogie, ils vont m'obliger à faire du code, du QCM, et moi je veux faire du mémoire ; donc en restant chez moi et puis en menant un certificat médical comme quoi je suis malade et je ne peux pas venir en cours, ben je vais faire mon mémoire. C'est lamentable. Parce que je ne veux pas me planquer, je ne veux pas être éliminé. Quand on voit des notes éliminatoires au mémoire, moi je vous assure, j'ai envie d'attraper les examinateurs et de leur dire : mais attendez, est-ce que vous avez un peu réfléchi dans votre tête ? Que ce soit une épreuve à option, comme il y a dans beaucoup d'examens, ça ne peut qu'apporter des points, mais sanctionner, non, je ne peux pas accepter. Et ça prend beaucoup de temps ; et les élèves on les bassine beaucoup avec cette note éliminatoire du mémoire, alors il est évident que pour éviter cet obstacle là, on va être obligés de consacrer, contre notre gré, du temps au mémoire. Parce qu'on a en moyenne, le niveau général de nos élèves qui ne leur permet pas d'être seuls sur leur mémoire, il leur faut la présence du formateur de façon assez importante pour que ça soit réalisable. Quand on les laisse à l'admissibilité, [Mme Y] leur consacre deux ou trois jours pour le mémoire, en leur disant : voilà, on va attendre de vous tel et tel truc. Ils ont un calendrier, ils ont déjà les thèmes sur lesquels ils vont devoir choisir. Donc ils ont en règle générale 5 ou 6 semaines pour réfléchir un peu au choix du thème qu'ils vont faire. Et hop, à telle date, je veux votre hypothèse. Alors elle les briffe sur leur hypothèse. Puisque bon, effectivement, souvent c'est elle qui est toute seule à faire la gestion du mémoire. Et elle en a trente, donc il faut un minimum de temps, donc elle a des dates bien précises. Il y a beaucoup d'élèves qui fournissent des arrêts maladie, mais qui ne sont pas malades, qui restent chez eux pour travailler leur mémoire tellement ils ont peur, où parce qu'ils ont pris du retard. Donc c'est nécessairement au détriment de la formation. C'est le fait que la note soit éliminatoire, et moi il y a très longtemps que je dis que ce mémoire, il est intéressant, c'est sûr, le supprimer je pense que ça serait une erreur, mais que ça ne soit qu'une option, qu'il ne puisse y avoir qu'un gain de points » [BAFM, centre « intégré »]

« Mais je vous l'ai dit, personnellement je ne crois pas beaucoup que ça leur serve énormément, non pas que je pense que ces mémoires sont insipides, c'est pas du tout ça, au contraire : ça leur mange beaucoup de temps et d'énergie, ça les stresse beaucoup, alors que c'est pas le cœur du métier qu'on développe à ce moment là...[...]... Enfin moi, personnellement, j'aimerais qu'on le sorte du BEPECASER, c'est relativement polluant, ça les stresse » [Directeur, centre « indépendant »]

« Le mémoire, moi je le fais travailler de suite, c'est pour ça que moi je fais 200 heures au départ, déjà ; parce que, dès le mois de septembre, on attaque donc le mémoire, et je leur donne le squelette du mémoire. Je leur demande de choisir leur thème, etc., et de commencer à faire les recherches, sur internet, livresques, etc., de se rendre effectivement dans les administrations, de prendre des rendez-vous et tout. Mais les mémoires, ça peut être large. Il y a un gars qui nous a fait un mémoire sur les carburants propres, sur l'écologie : super truc, moi j'ai appris des choses, mais est-ce que ça sert à quelque chose pour qu'il soit capable d'observer que son élève est en train de faire une erreur en conduisant et qu'il faut quand même le redresser, d'accord ? Alors un qui était handicapé, il a fait un mémoire sur la conduite en étant handicapé : ça c'est déjà plus intéressant ; mais c'était son truc à lui puisqu'il était lui-même handicapé, handicapé léger, hein. Mais si vous voulez, on a de tout dans les mémoires. Et des mémoires sur la pédagogie, ils ne s'y aventurent pas : vous savez pourquoi ? Alors la réponse c'est simple : on va être jugés par des gens qui sont sûrement plus forts que nous et qui peuvent ne pas avoir le même avis ...[...]... Alors si le mémoire est illisible, et ben c'est vrai, ça ne passe pas : c'est la secrétaire qui me corrige les fautes d'orthographe, qui le lui rend, et quand j'arrive à le lire, je le prends. Il y en a un cette année (15 à l'écrit du mémoire), 5 fois il me l'a apporté : la première fois, je suis allé dit vous le recommencez complètement, c'est pas la peine, et à la cinquième fois, je lui ai dit : bon, allez, ça tient la route, je ne sais pas combien vous aurez : il a eu 15 » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

« Mais ce qu'il y a c'est qu'à l'heure actuelle, le mémoire permet d'éliminer du rattrapage un certain nombre de candidats : et moi je pense que si on refait les classements sans le mémoire on ne va plus avoir les mêmes résultats. Alors moi c'est vrai, quand je vise l'examen, alors moi j'essaye de viser les deux : à une époque, je ne visais que la sacro sainte pédagogie, j'avais moins de résultats ; et puis je me dis : bon, coco, tu es tenu aux résultats, tu ne peux pas faire comme Michel Roche, et te pointer en disant : vous êtes 40, vous serez 4, donc je vise également le résultat. Et le résultat, ben, ça passe au travers du mémoire, j'y passe un certain temps, je ne leur fais pas leur mémoire, par contre je peux vous garantir que les mémoires, c'est eux qui les ont faits » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

« Par contre, vous parliez tout à l'heure du mémoire, pour moi le mémoire c'est une perte de temps. Et ça entache énormément justement une formation qui est déjà courte dans l'espace temps : nous on a des objectifs importants à atteindre pédagogiquement. Parce qu'après, hein, leur mémoire ils ne vont pas s'en servir. Je peux vous dire par expérience, il n'y en a aucun qui réutilise le mémoire en enseignant. Alors c'est une base de données intéressantes, qu'on va pouvoir utiliser par exemple pour préparer des RVP, pourquoi pas, si tant est qu'on ait accès à ces différents mémoires, mais en dehors de ça, je crois que oui, on devrait réformer le BEPECASER, et pourquoi pas, prévoir une séance d'animation de rendez-vous pédagogiques théoriques ; oui, là on répondrait pleinement aux besoins des enseignants par la suite, savoir effectivement animer un RVP AAC en salle, en situation réelle hein, avec des parents, avec des enfants, être à l'écoute, être capable d'animer la séquence, ça me paraîtrait beaucoup plus intéressant » [BAFM salarié, centre « intégré »]

« Les mémoires, alors ça c'est quelque chose qui fait perdre beaucoup d'énergie. Qu'on fasse un rapport de fin de stage, qui donne des points en plus, mais qu'on passe plus notre temps à faire de la pédagogie, à faire de la recherche sur la physiologie, sur la psychologie, sur la pédagogie, à travailler les comportements : voilà, c'est mon truc. Travailler davantage l'habileté à travers l'épreuve double commande : au temps du CAPP et du CAPEC il y avait une épreuve double commande, le jour de l'examen il y avait les deux jurys qui étaient derrière et on conduisait en double commande... Et cette partie mémoire, la mettre facultative avec du bonus. C'est à dire que la personne elle pourrait faire un rapport ; un rapport à la limite sur ce qui l'a le plus interpellé, etc., et ça serait comme au collège ou au lycée, quand on fait l'épreuve d'éducation physique, on a des points en plus » [Exploitant, centre « intégré »]

« Et ben, en général on n'aime pas, mais moi c'est un truc que je trouve génial si il est fait d'un très bonne façon ; parce que je crois que c'est le seul moment où on peut sortir simplement de l'enseignement de la conduite très strict, où l'on peut aller rencontrer justement d'autres professionnels qui s'occupent de la question du risque, s'ouvrir sur d'autres choses. Mais il faudrait, là je rejoins complètement Mme X., il faudrait que ça soit fait après avoir eu un certain socle de connaissances, qu'on ait eu effectivement de l'expérimentation dans les AE, mais peut-être aussi dans d'autres domaines, peut-être aussi dans la gestion du risque des entreprises, peut-être dans la gestion du risque ailleurs, enfin élargir ce champ-là, et après produire quelque chose de réflexion, parce qu'il pourrait y avoir réflexion parce qu'il y aurait par exemple deux ou trois ans entre le début et ce mémoire. Là, ce qu'on demande aux gens c'est quoi ? De faire un mémoire, n'importe quoi, sur un sujet qu'ils ne connaissent pas ; et de toutes façons ils n'ont pas le temps

d'acquérir des connaissances avant puisqu'il faut le rendre impérativement mi-avril, et on commence au mois d'octobre : c'est n'importe quoi, c'est n'importe quoi » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

« Moi le mémoire je pense qu'il sert à pas grand chose. C'est à nouveau une charge de temps. Le mémoire ça les préoccupe pendant 3 mois. On a des mémoires qui font 18 pages, et puis on a des mémoires qui en font 66. Celui de 18 pages, il n'y avait honnêtement pas grand chose à l'intérieur, il a eu 12 au final comme note à l'écrit. Et j'en ai eu un de 66 pages, avec des sources qui venaient de partout, avec des enquêtes auprès d'un public varié, il a eu 13 » [Exploitante et formatrice, centre « intégré »]

3.5. L'examen et la question de l'évaluation des candidats.

Au delà du mémoire, toutes les épreuves du BEPECASER ne font pas non plus l'unanimité des enseignants et des responsables pédagogiques des centres de formation BEPECASER. C'est tantôt la place de la mécanique, tantôt celle du droit et de la réglementation, dans le programme comme dans les QCM, qui font l'objet de discussions, voire de contestations. Mais derrière ces querelles sur les contenus thématiques, deux préoccupations très voisines se profilent qui semblent revêtir un intérêt majeur pour une réflexion renouvelée sur le diplôme et sur l'examen. La première pourrait être formulée ainsi : quel type d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière souhaite-t-on former, et en partant de quel niveau de connaissances et d'aptitudes à l'entrée en formation ? La seconde en découle directement : quel système d'évaluation serait le plus apte à sanctionner les connaissances et les compétences indispensables au plein exercice du métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière ?

Sur la première question, deux tendances s'opposent assez clairement. Certains, d'un côté expriment leurs regrets ou leur « frustration » de ne pouvoir élever le niveau de la formation en développant plus, par exemple, des éléments de réflexion sur les comportements, les styles de conduite, les projets de vie, etc. (niveaux supérieurs de la matrice GDE) ou en faisant plus travailler leurs élèves sur des théories de l'apprentissage, de la communication ou de la dynamique de groupes, etc. La raison essentielle qui les empêchent de le faire - ou les limitent - peut être très simplement ramenée à la nécessité qu'ils ressentent de devoir respecter à la lettre la grille d'évaluation utilisée par les examinateurs lors de l'examen. Le respect à la lettre du « programme » leur paraît être le meilleur garant de l'obtention du diplôme par leurs candidats. Cette « auto-censure » – que l'on aura notée tout au long des extraits d'entretien présentés dans ce rapport – est directement liée au faible crédit accordé aux évaluateurs (jurys d'examens) en matière de reconnaissance des nouvelles compétences que ces formateurs auraient pu développer chez leurs candidats. C'est le système d'évaluation qui produit, à travers tout un jeu d'expériences et d'anticipations, la norme du diplômé.

D'autres formateurs, au contraire, campent sur une vision beaucoup plus « pratico-pratique » du métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière. Ceci, pour des raisons tout aussi légitimes tenant à la fois tant au niveau de départ des candidats au BEPECASER qu'à celui des élèves dans les écoles de conduite. Par exemple :

« Si je peux vous donner vraiment une vue très globale sur le truc : je trouve qu'on intellectualise trop aujourd'hui le BEPECASER, notamment pas le biais du QCM. Alors cette année c'est pas vrai, mais il y a un an on a eu un QCM très difficile, je ne voyais pas du tout l'intérêt de ce QCM. On intellectualisait l'apprentissage, quel intérêt on a ? On a affaire à des personnes qui ont un petit niveau de réflexion quand on enseigne la conduite, il faut se mettre à la portée de ces gens là. On ne peut pas avoir des enseignants qui sont là en termes de réflexion [geste de la main vers le haut], et des apprenants qui sont ici [geste vers le bas], quel est l'intérêt ? Il faut qu'on ait tout le monde qui puisse se comprendre et s'entendre. Alors, naturellement un enseignant, il doit être capable de s'adapter au niveau de son élève, c'est évident. Mais je crois que pour enseigner la conduite, est-ce qu'on a vraiment besoin d'être intellectuel ? Je n'en suis pas convaincu. Je préfère à la limite quelqu'un qui a de bonnes bases, alors pédagogiques, ça oui, mais qui a compris ce qu'il faut enseigner, et comment s'y prendre pour enseigner. » [BAFM, salarié, centre « intégré »]

La préoccupation de l'évaluation – tant en ce qui concerne les candidats du BEPECASER que les candidats au permis de conduire – est donc essentielle. C'est par rapport aux compétences évaluées, aux qualités d'enseignant reconnues par les jurys, que les centres de formation construisent leurs contenus pédagogiques. Mais, comme pour le permis de conduire, tout ne se passe toujours pour le mieux entre les évaluateurs et les formateurs :

« Je ne m'occupe plus des jurys, je les salue, c'est tout ; je ne monte pas à l'appel des candidats, je ne vais pas en réunion, je fais ma vie. Je préfère passer mon temps à former des gens qu'à avoir des discussions stériles. » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »].

« Si vous voulez, là où on a un souci, c'est que ce sont des professionnels qui là encore sont dans les équipes d'examineurs, on ne sait pas qui, quelles sont leurs motivations, quelle est la motivation de ces gens là à être examineurs, est-ce que c'est pour se gargariser pendant deux ou trois jours d'être examinateur ? Et il y a encore là beaucoup de protectionnisme, qu'il est difficile de dénoncer...[...]... et vous avez à l'occasion de cet examen final les collègues qui sont en train de régler leur compte. Bon, moi je n'ai pas à me plaindre, les gens qui organisent les examens sur ce centre là sont très vigilants et tournent, font tourner. Moi ce que je regrette c'est qu'il y ait encore les voitures nominatives. Et on l'observe, hein. On est en salle, on a toujours des notes correctes ; on est en voiture, parce qu'on présente un véhicule [à notre enseigne] on a toujours des notes nivelées. Je suis sûre qu'on aurait tous des voitures banalisées, tous les mêmes voitures. C'est dommage » [BAFM, centre « intégré »]

« Je vous donne mon ressenti, hein, c'est que les examineurs déjà ne se donnent pas les moyens ni la volonté de se préparer de se former à l'évaluation. Il y a une bonne partie des examineurs, en fait, qui évaluent à la louche, ouais. Moi j'estime qu'il y a des personnes qui se retrouvent en évaluation pédagogique alors qu'elles n'ont jamais reçu la moindre formation pédagogique. Alors, c'est bien d'avoir la casquette IDSR, mais qu'est-ce que ça veut dire par rapport à une pédagogie ? Comment je peux être évaluateur et décider pour l'examen d'un candidat en disant : lui il est bien, lui il n'est pas bien, quoi. Oui, les IDSR, ils sont toujours en binôme, mais ... oui, ils sont soit CRS, policiers ou gendarmes, et bon, ils ne sont pas très pointus en formation pédagogique pour ce niveau là. Alors ça, ça me gêne aussi énormément. Bon, d'un autre côté...oui, ce que je regrette le plus c'est ça, c'est que l'administration prévoit bien des réunions de concertation, avant l'examen ; on s'aperçoit en général qu'il y a plus de formateurs que d'examineurs qui sont présents lors de ces réunions, alors que normalement les textes prévoient bien que la présence est obligatoire ; mais d'un autre côté on sait que si l'administration est trop rigide, il n'y aura pas d'examineurs, les examens ne pourront pas se dérouler, etc. Oui, par rapport aux élèves, ça me gêne un petit peu. Moi j'essaie de les amener vers un certain niveau d'exigences, avec un vocabulaire précis, quelque chose qu'eux-mêmes [les examineurs] ne maîtrisent pas, donc ça me gêne un peu, voilà. ...[...]... Oui, il y a des grilles d'évaluation, mais elles ne sont pas tout à fait respectées, c'est un petit peu à la louche, et puis après on essaye de mettre en disant : ben lui il mérite 12, alors les 12 on va les mettre à peu près comme ça, quoi. Je ne me fais pas d'illusion à ce sujet là. Quelqu'un qui ne vient pas suivre les cours parce qu'il me dit : moi ça fait 10 ans que je suis examinateur, c'est pas la peine que je vienne aux réunions de concertation, bon ben c'est pas la peine que je vous en dise plus. Alors ça me gêne beaucoup. Mais bon, c'est comme ça, c'est comme... Je ne sais pas sur les autres comment ça fonctionne, mais d'un autre côté je comprends très bien que l'administration soit obligée de lâcher du lest » [BAFM, exploitant, centre « intégré »]

« Moi j'ai fait mon mémoire pour mon DU cette année au niveau de l'APER, et je suis allée passer une semaine avec une institutrice. Moi, qu'elle vienne un jour m'évaluer, et puis je vais lui expliquer ce que c'est qu'une évaluation. Qu'elle vienne m'expliquer les méthodes pédagogiques et puis je vais lui expliquer ce qu'est une méthode pédagogique. Encore faut-il que les gens qui viennent évaluer soient ... sous prétexte qu'ils sont habilités EN, on leur donne la capacité de le faire, mais je ne suis pas du tout convaincue qu'ils aient les compétences. Quand on voit comment sont évalués les mémoires des BEPECASER par les gens de l'EN. Moi j'ai un collègue qui l'a présenté en candidat libre, il a un DESS le gars, en ethnologie, entre autres alcoolémie, drogues : il a fait son mémoire là-dessus, il a présenté son mémoire de DESS, il a eu 9 à l'écrit ! Alors qu'on vienne m'expliquer là, comment c'est possible ? Le gars, il soutient son mémoire de DESS et le réussit, il présente ça au pékin de l'EN, il se prend 9 à l'écrit ? C'est mal écrit, c'est pas lisible....enfin, c'est de la folie quoi. » [Exploitante et formatrice, centre « intégré »].

« Il y a quand même un problème au niveau de l'évaluation. On l'a vécu au BAFM : vous mettez la même copie à deux évaluateurs, il y en a un qui dit ' tout est bon, clairement exposé, etc.' et l'autre a un avis complètement opposé. Et on retrouve la même chose au niveau des BEPECASER. Mais il faut dire, moi j'ai été examinateur du BEPECASER également à une époque, et on n'a pas de formation, on a une information, mais aucune formation en tant qu'examineur. Alors c'est vrai qu'on est binôme » [Exploitant, centre « intégré »].

« Je pense qu'il y a un problème de compétence des examineurs aussi, hein, très, très important, franchement. Parce qu'après, ils font comme nous, hein, ils font avec ce qu'ils ont, mais bon on évalue des

gens sur une formation qui est quand même lourde, hein, en l'espace de ¾ heures à la « one again », c'est n'importe quoi, hein...[...]... je ne pense pas qu'en tant que formateur on puisse être satisfaits de la façons dont sont évalués les élèves, parce qu'il y a des gens qui sont très, très, très mauvais qui passent, et des gens qui mériteraient de passer et qui ne passent pas. Alors c'est un petit peu décevant, quoi » [BAFM, salariée, centre « indépendant »]

« Moi je dirais c'est qu'on a des gens qui travaillent en global, et qui évaluent des gens normalement qui doivent travailler par objectif...je veux dire, on a là un petit problème, parce qu'ils ne savent même pas de quoi on parle ; la conduite commentée, ils ne voient pas de quoi on parle...[...]... Il faut savoir quand même que pour rentrer là-dedans, parce qu'enfin moi je sais que j'incitais mes jeunes quand ils étaient formés à se présenter au bout de trois ans, à faire leur demande de candidature. Et des fois ils m'ont rappelé en me disant : mais ils refusent qu'on vienne parce qu'ils disent que leurs équipes sont pleines, etc. Donc il faut voir aussi qu'il y a un confort du côté des organisateurs que d'avoir des gens qu'ils connaissent, machin, etc. En fait c'est une espèce de truc, c'est des petits arrangements, vous savez il y a un film qui s'appelle « des petits arrangements avec la mort », c'est un petit peu ça, c'est des petits arrangements, c'est à dire qu'à partir du moment où il n'y a pas de vagues, tout ça, bon, plus personne ne dit grand chose. Et puis quand on essaye de dire, parce que moi j'ai essayé de dire au début, je me suis prise des mesures de rétorsion costaud quand même, hein. D'ailleurs maintenant, ça n'est plus moi du tout qui intervient au niveau de la préfecture, je ne suis plus du tout en relation avec l'organisation du BEPECASER, du tout hein. Non, non, parce que justement quand on se permet de faire une observation sur un certain nombre de choses que l'on trouve qui vont à la dérive, ben derrière on a de la rétorsion » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

3.6. Le contrôle des centres de formation : peu de suivi ni d'évaluation pédagogique ?

Les centres de formations peuvent faire l'objet d'un certain nombre de contrôles tutélaire. Au delà des contrôles publics classiques auxquels est éligible toute entreprise – en matière fiscale, de prix et de concurrence, de respect du droit du travail, d'hygiène et sécurité, etc. – les centres de formation peuvent être plus ou moins régulièrement examinés par les autorités publiques qui les encadrent, tant sur la légalité de leur exercice professionnel que sur la qualité de leurs performances pédagogiques ou sur le respect des textes encadrant les formations qu'ils dispensent. Dans l'enquête par questionnaire une batterie de questions visait à évaluer la fréquence de tels contrôles, leur nature et les conditions de leur déroulement.

On ne peut pas dire que, pour déplaisants qu'ils apparaissent à la profession, ces contrôles soient très fréquents : sur 6 ans les 23 centres ont été contrôlés en tout 37 fois, soit 1,6 contrôle par centre tous les 6 ans (en gros, un contrôle tous les 4 ans pour chaque centre). Plus problématique semble être cependant la distribution plutôt inégale de ces contrôles. Parmi les centres ayant rempli cette partie du questionnaire :

- * 35 % n'ont jamais été contrôlés au cours des 6 dernières années (2001 à 2006) ;
- * 35 % ont été contrôlés 1 seule fois en 6 ans ;
- * 22 % ont été contrôlés deux à quatre fois sur la période ;
- * Enfin, situations extrêmes, un centre a été contrôlé 10 fois en 6 ans (soit deux fois certaines années et systématiquement chaque année), un autre une fois chaque année.

Les centres n'ont pas toujours indiqué précisément quels professionnels avaient réalisé chez eux le dernier contrôle (2006). A partir des 15 réponses fournies, une catégorie de contrôleurs domine assez largement les autres : les IPCSR sont cités dans un cas sur deux. Sont ensuite cités dans un cas sur trois les délégués à l'éducation routière et les inspecteurs de l'éducation nationale. Enfin, semblent intervenir – moins systématiquement toutefois – dans ces contrôles : des représentants de la préfecture, de la région, des services d'incendie et de sécurité ; ou encore le délégué départemental à la formation.

Dans 62 % des cas ces contrôles ont porté à la fois sur des aspects administratifs et pédagogiques de leur activité ; pour 23 % le contrôle est d'ordre purement administratif ; pour 15 % purement pédagogique.

71 % des centres contrôlés ont été prévenus du contrôle ; 29 % ne l'ont pas été. Quant au délai de prévenance du contrôle, les non réponses sont nombreuses. A partir des 7 réponses obtenues, on pourrait conclure que ces délais sont plutôt courts :

* contrôle « inopiné » (1 cas) ;

* 2 ou 3 jours (4 cas) ;

* 3 semaines à un mois (2 cas).

Enfin, 69 % disent avoir reçu un commentaire écrit suite au contrôle effectué.

L'enquête qualitative permet de rassembler un certain nombre de commentaires sur ces contrôles :

« Il est contrôlé une fois par an : cette année il n'est pas passé encore, mais sinon, c'est un binôme constitué du Délégué Education Routière et d'une représentante de l'EN. Ils regardent un petit peu le registre de la tenue des candidats, etc., l'aménagement du local. Non, c'est intéressant parce que ça permet aussi à ce moment là d'échanger un petit peu. Mais il n'y a pas de compte rendu, ni de rapport » [BAFM, centre « intégré »]

« Vous savez, quand on a une grosse structure comme la mienne... donc de temps en temps j'ai vu débarquer des gens, des contrôles de la DDE ; Ils portent sur le côté administratif. Depuis l'année dernière je n'ai plus de contrôle. L'année dernière lorsque les inspecteurs étaient encore dépendants de la préfecture, j'ai eu un contrôle. Eux, ils viennent spécifiquement pour la pédagogie, ils viennent parler de ce que vous faites, de la manière dont vous vous organisez : c'était les délégués avec quelqu'un de la préfecture. Après, le gros des contrôles que j'ai, c'est les contrôles classiques, c'est le contrôle des prix, etc. Mais je crois que je suis un des rares à avoir eu le contrôle de la préfecture » [Exploitant, centre « intégré »].

Parfois – anecdote significative d'un milieu professionnel « en guerre » concurrentielle - le contrôle peut être suscité parfois par un concurrent : « Il avait demandé de contrôler mes diplômes, parce qu'avec ma maîtrise et ma licence, je forme les BAFM en droit et en réglementation, ce qui est autorisé ; je forme les BEPECASER, mais j'ai un BAFM. Et il m'a fait contrôler. Ici, c'était une école de danse : quand on m'a fait contrôler, j'avais laissé les miroirs, et il y avait une partie où il y avait les barres. En commission, il m'a dit « mais c'est une école de danse ou un centre de formation, il faut être sérieux, quoi ». C'est vrai que c'est artisanal, c'est des vieux murs, tout ça, mais j'ai fait mettre la clim', tout ça [observation du chercheur : en fait, les locaux sont parfaitement refaits à neuf, spacieux et confortables]. Il m'a fait faire un contrôle administratif pour savoir si j'avais vraiment ma licence et ma maîtrise. Non, je n'ai eu que ce contrôle, je n'en ai pas beaucoup, mais il me fait toujours des coups de Trafalgar, vous savez, pour essayer de me coincer quoi, voilà hein » [Exploitant et formateur, centre « intégré »].

Parmi les formateurs interrogés, certains sont demandeurs, non pas de contrôle administratifs tatillons, mais de véritables évaluations de leur travail pédagogique : une occasion pour eux de rompre avec un certain isolement professionnel, voire d'obtenir une certaine reconnaissance de leur métier :

« Mais il n'y a aucune surveillance de l'extérieur non plus, parce que moi depuis que je fais ce travail là j'ai été une fois visitée par quelqu'un. Il n'y a rien : on travaille bien ou on travaille mal, tout le monde s'en fout » [BAFM, salariée, centre « indépendant »]

« Et qu'il y ait des contrôles inopinés, je veux dire, qu'on arrête de nous balancer des contrôles en nous disant qu'on va venir, venez. Non on n'a jamais été contrôlé en centre BEPECASER. Quand on fait son travail c'est pas gênant, enfin moi ça ne me gênerait pas. Attention, à condition que ce soit un vrai contrôle, c'est à dire que si il y a une lacune, parce qu'effectivement, on peut aussi ne pas faire les choses correctement, mais qu'on nous apporte une solution. Parce que moi je veux bien qu'on me dise : ce que tu fais, ça ne va pas, mais qu'on me dise comment je peux améliorer, parce que le problème il est là souvent, c'est que c'est du contrôle au sens pur du terme, et là ça ne sert à rien...[...].il faut qu'il m'apporte une solution aussi, il faut que j'ai une aide, parce que si ce que je fais ça ne va pas, c'est parce que quelque part on ne s'en rend pas compte ou qu'il y a quelque chose que je ne sais pas faire, donc à ce moment là il faut apporter la solution aussi. Et malheureusement, souvent là solution elle n'y est pas » [BAFM, centre « indépendant »].

« Depuis 1999, je demande officiellement, par écrit, à être contrôlé, comme le prévoit la Loi. J'ai un contact avec la Préfecture, qui me rappelle en disant : oui, machin, etc. Mais pour contrôler le centre, il faut qu'ils mettent en place : l'inspecteur d'académie, plus le machin, etc. Donc au début ils ne sont pas contre ; et puis ils me demandent où je suis ; quand je dis que je suis à [petite ville à l'extrémité du département], j'ai l'impression qu'ils pensent que je suis au fin fond de la Bretagne profonde et que eux ils sont à Marseille. Et puis après, au bout d'un moment, ça se délite complet parce qu'il y en a un qui est libre mais c'est l'autre

qui ne l'est pas, etc. Moi je n'ai jamais été contrôlée ici, jamais. » [BAFM, propriétaire et formatrice, centre « indépendant »].

4. LES OPINIONS DES FORMATEURS ET DES EXPLOITANTS DE CENTRES DE FORMATION SUR L'ÉVOLUTION DE LA FORMATION D'ENSEIGNANT DE LA CONDUITE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Lorsque, par questionnaire, il a été demandé aux centres : « *Souhaiteriez-vous voir apporter des modifications au BEPECASER, tant pour la formation que pour l'examen ?* » la totalité des 26 centres ont répondu par l'affirmative. Bien entendu, les réformes souhaitées par chacun sont plus ou moins importantes et en tout cas variées. On regroupe autour de quelques grands thèmes les différentes opinions exprimées sur ces modifications souhaitables. Elles ne constituent pas, de toute évidence, un ensemble spontanément cohérent mais indiquent quelques pistes de réflexion possibles pour une évolution de la formation professionnelle à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. En préalable cependant – méthode oblige – il est important de rappeler, avec les professionnels de la formation, que le sens de l'évolution des contenus pédagogiques et des diplômes ne peut se décider qu'après avoir répondu à la question : « *quel métier de moniteur pour quel permis de conduire ?* »

4.1. Quel métier de moniteur pour quel permis de conduire ?

Améliorer la sécurité routière par une meilleure formation des conducteurs est un projet tout à fait consensuel dans la profession. Peu de contestations émergent sur ce point au sein de la population étudiée. En revanche toute une série de doutes émergent sur la méthode la plus adaptée pour y parvenir. Par exemple, se demandent certains, suffirait-il d'élever le niveau de compétence des enseignants de la conduite (niveaux scolaires, compétences acquises en centres de formation et/ou en apprentissage) pour qu'*ipso facto* les nouveaux titulaires du permis de conduire adoptent des comportements de conduite plus sécurisés ? Certainement pas. Encore faudrait-il que les systèmes d'évaluation des compétences des conducteurs aient évolué en même temps et dans le même sens. Encore faudrait-il, aussi, que les pratiques professionnelles des ECSR changent dans la même direction. Encore faudrait-il, enfin, que soient confortés le statut et l'image de la sécurité routière comme bien public protégé et valorisé, plus que comme bien de consommation accessible sur un marché. On pourrait dire que la formation, l'évaluation et la pratique professionnelle des enseignants font système avec la formation, l'évaluation et la pratique routière des automobilistes. Toucher à un seul de ces éléments ne garantit pas l'obtention du résultat escompté. C'est pourquoi réformer le permis de conduire, revaloriser la profession, redéfinir le métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, organiser une prise en charge décente des coûts d'une formation de qualité des automobilistes, etc. sont les préalables souvent posés par les professionnels pour refonder le système de formation et de diplômes des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.

« *Mais à ce moment là aussi, la réflexion, c'est : qu'est-ce que c'est le métier de base ? Qu'est-ce que c'est la base ? Est-ce que c'est répondre à une demande commerciale ? Ou est-ce que c'est répondre à une compétence ? C'est ça qu'il faut voir. Et comme les AE sont assises entre deux chaises, c'est à dire qu'on leur demande à la fois d'être pédagogiques, et de l'autre côté ce sont des chefs d'entreprise qui ont à mettre en équilibre leur entreprise, je veux dire qu'on les met dans des situations impossibles* » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« *De toutes façons c'est très simple : problèmes de communication, erreurs au niveau des 20 heures, travail au noir....tous ces trucs là tant que ça n'est pas réglé, ça n'est pas la peine d'essayer d'attirer dans la profession autre chose que des gens y resteront le temps de se faire embaucher aux PTT, à la Mairie, chauffeurs de bus ou ailleurs. Un chauffeur de bus débutant à l'heure actuelle à [Ville du Sud], pour 35 heures par semaine, c'est 1500 euros nets ; 5 ans après, il est à 1700 ou 1800 ; en fin de carrière, ils sont à plus de 2000 euros nets. Mais faire des moniteurs, des enseignants et des éducatrices à la fois, à 10 euros de l'heure vous allez avoir du mal, hein.* » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« *Enfin moi je suis très négative, qu'on fasse de la pédagogie ou de la pédagogie ici, ça ne sert à rien si en AE ils n'en font plus : il y a une AE sur 20 qui en fait. Donc moi je crois que le problème, il faut partir de*

l'auto-école, et après c'est ce que je disais tout à l'heure, on va venir au BEPECASER, mais c'est pas la peine de bouger le BEPECASER tant qu'on ne bouge pas la profession, il faut remonter toute la chaîne en fait. Je suis peut-être négative, mais c'est comme ça que je vois les choses » [BAFM, salariée, centre « indépendant »]

« On dit ça maintenant, mais il y a quelques années, être moniteur c'était quand même quelque chose ; c'est maintenant que les métiers manuels sont dévalorisés, il y a un gisement d'un million d'emplois en France qui ne sont pas pourvus parce que tout ce qui est manuel... Le problème du monitorat, c'est que celui qui fait le moniteur B, pour gagner sa vie, il faut qu'il fasse, disons, 10/12 heures par jour ; si on le met en parallèle avec l'inspecteur qui à 4 heures de l'après-midi a terminé son travail, voire à 15 h 30, voilà. Si le moniteur donnait 7 heures de conduite et qu'avec 7 heures de conduite il puisse vivre décemment. Bon, un moniteur c'est pas un neuro-chirurgien, je comprends très bien, hein, mais qu'il puisse quand même vivre décemment de son salaire, peut-être que la formation serait déjà de meilleure qualité. Là aussi, il y a aura peut-être des aides à chercher. Bon, la TVA à 19,5 %, etc. même d'autres choses, où on pourrait, par des crédits d'impôts, tout ça, permettre de faire une formation peut-être plus valorisante pour le moniteur » [Exploitant, centre « intégré »]

« En fait pour l'instant, il n'y pas de nouveaux métiers. Il faut être clair : pour l'instant dans la profession, il n'y a aucun nouveau métier : on rentre BEPECASER, éventuellement on se finance comme on peut une mention, qui va quand même coûter 3 000 euros et qu'on va mettre à peu près 25 ans à rentabiliser parce qu'on va gagner 20 euros de plus par mois, hein, soyons très clair. Aucune possibilité d'évolution de carrière. Un métier qui est harassant, qui est nerveusement épuisant, et aucune reconnaissance. C'est à dire qu'on est toujours entre l'enclume et le marteau : on a d'un côté l'administration qui, si on reprend le problème des places, ne donne pas les places d'examen, et de l'autre côté les parents qui disent « moi j'ai payé, et mon fils a le droit de passer », et nous on est entre les deux, on fait tampon. Donc c'est un métier, en étant très honnête, moi ça fait 10 ans que j'y traîne là-dedans, et si je fais la licence SR ça n'est pas pour rien, c'est pour en sortir, hein. Pour l'instant, je ne sais pas si je vais en sortir, pour l'instant je me fais plaisir, je passe mon diplôme » [Formatrice, exploitante, centre « intégré »]

« Et on n'a pas compris que c'était réellement un métier à part entière, que c'était réellement une professionnalisation. Peut-être aussi qu'on n'a pas mis les moyens. On n'a pas assez réfléchi sur quels sont les éléments dont on a besoin pour avoir un professionnel ? Mais quel professionnel en SR ? Qu'est-ce qu'on veut ? Est-ce qu'on veut correspondre en fait à ce que demandent les gens sur le terrain, directeurs d'AE qui eux répondent à la demande, qui se soumettent à la demande, c'est à dire, deux questions : combien ça coûte ? et quand est-ce que je le passe ? Voilà. Je ne cherche pas du tout une compétence à acquérir, mais à acquérir finalement simplement un papier. Donc est-ce que nous, centres de formation, aussi, on prépare des moniteurs pour ça, d'accord ? Voilà, la réflexion elle est là. » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Moi je pense que le BEPECASER doit continuer à exister, mais c'est ce qu'on en fait qu'il faut voir. » [Formatrice, exploitante, centre « intégré »]

« Moi je me souviens quand j'ai passé mon permis de conduire, pour moi le moniteur d'AE, c'est quelqu'un qui est à côté, qui a les lunettes de soleil, on a cette image là. Et c'est vrai qu'à côté quand on entend notre nouveau président par moment qui disait : notre permis de conduire est cher. Par rapport à ce qu'il est vendu par l'AE, quand on fait le lien il y a une incohérence extraordinaire. Quand je rentre chez moi, que je vois dans une AE 20 personnes debout à suivre du code de la route, avec une télé, que je me souviens même pas avoir eu dans mon enfance, hein, il y a quand même du boulot, parce que c'est une profession à responsabilité. On envoie des gens conduire.....Il faut les moyens nécessaires pour valoriser cette profession qui, à mon avis, en a besoin. C'est vrai qu'en termes de contenus, je trouve qu'il faudrait aller beaucoup plus loin, c'est à dire laisser du temps pour pouvoir assimiler. » [BAFM, centre « indépendant »]

4.2. La durée et l'étalement de la formation BEPECASER : l'organisation de l'alternance en question.

La nécessité de maintenir le BEPECASER comme voie d'accès à l'enseignement de la conduite ne fait aucun doute pour responsables et enseignants des centres de formation. En revanche, la plupart sont favorables à un allongement – de durée variable – de cette formation. Pour certains, l'allongement, voire l'étirement, du cursus pourrait aller de pair avec la construction d'une architecture d'unités capitalisables. Certains envisagent aussi dans le champ des possibles la création de spécialisations ou de mentions complémentaires au BEPECASER « tronc commun ».

Sur le thème des aménagements possibles du BEPECASER, l'enquête quantitative posait quatre questions concernant l'organisation de la formation BEPECASER, dans sa durée et dans sa forme :

* « *Quelles modifications souhaiteriez-vous voir apporter quant à la durée et à l'étalement de la formation BEPECASER ?* ».

<i>« Quant à la durée et l'étalement de la formation »</i>
21 avis :
Admissibilité plus tôt
Trop court : au moins sur un an
Comme pour devenir professeur des écoles, soit 2 ans de formation avec alternance centre de formation/entreprise, plus une année d'enseignant stagiaire ; cette dernière année permettant la réalisation d'un mémoire à caractère pédagogique
Tronc commun d'octobre à juin. Mention groupe lourd de juillet à octobre
Durée minimale 900 heures, souhait 1200 heures. Formation étalée sur un an minimum (centre et entreprise)
1 an, deux mois de stage en A.E. si l'objectif est d'améliorer les compétences et non pas d'occuper les stagiaires
Augmentation du temps de formation sur l'année scolaire, voire sur 2 ans, avec restructuration
1200 heures effectives sur 2 années scolaires
Plus long, sous forme d'apprentissage : 50 % de stage, 50 % en centre de formation
Ne pas descendre au dessous de ce qui existe
Proposition d'une année scolaire de formation admission (?)
Augmenter la durée de l'admission, arrêter l'admissibilité
Trop courte. 4 mois et demi pour un programme, c'est se moquer de l'apprentissage réel
Admissibilité sur une année scolaire
Cela suffit par rapport à ce qui les attend en situation réelle de travail
Commencer l'admission plus tôt ou les examens plus tard
1 mois supplémentaire en organisant les examens début juin
Sur une année (modèle scolaire)
Une formation plus longue
Il manque 300 heures
Pour admission 9 mois avec 1 stage d'application au terme de 6 mois de formation

* « *Quelles modifications souhaiteriez-vous voir apporter quant à l'organisation de l'alternance (durée, statut du stagiaire...) ?* ».

« Quant à l'organisation de l'alternance (durée, statut du stagiaire...) »
14 avis :
Difficilement réalisable, il faut que les auto-écoles jouent le jeu
C'est ça qu'il faut réformer avec un diplôme en unités capitalisables et la possibilité de valider certaines unités par de la VAE
Selon 4 modules conformément aux 4 étapes de la formation du conducteur, plus un module d'animateur afin d'assurer les RVP de l'AAC et les formations post-permis, plus un dernier module dit public particulier comprenant les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées. Durée totale : 3 ans, mais déjà employable dès la validation d'un module dans la limite de ce module.
1 jour par semaine. Possibilité d'enseigner en salle après trois mois de formation. Possibilité d'enseigner en véhicule de façon progressive.
Après un mois de formation en centre, alternance régulière centre/stage en entreprise jusqu'à la fin de la formation. Statut stagiaire. Contrat de professionnalisation.
2 mois en école de conduite avec nécessité de former des élèves de différents niveaux
Le stagiaire en alternance devrait se voir confier des activités avec plus d'autonomie après vérification des compétences de base.
Si le stagiaire n'est (comme très souvent) qu'un observateur passif à l'arrière du véhicule, l'alternance est inutile, voire néfaste
Idem : 50 % de stage, 50 % en centre de formation
Clarifier le statut de l'admissibilité : si la formation est nécessaire, la prendre en compte au niveau officiel
C'est à mettre en place, mais qui paie ?
NSP
Par alternance dans une auto-école
Mais qui va la payer ?

* « *Quelles modifications souhaiteriez-vous voir apporter quant à l'acquisition du diplôme par unités capitalisables pour permettre notamment la mise en place de la VAE ?* ».

« Quant à l'acquisition du diplôme par unités capitalisables pour permettre notamment la mise en place de la VAE »
15 avis :
Oui
Tout à fait pour
C'est ça qu'il faut réformer avec un diplôme en unités capitalisables et la possibilité de valider certaines unités par de la VAE
Oui, d'autant plus que ce métier s'acquiert en le faisant, les unités capitalisables valident des compétences directement applicables par le récipiendaire. Cette validation est moins aléatoire que l'examen final qui, lui, n'est que le prélèvement d'une situation d'enseignement parmi d'autres.
UC indispensables si la formation est étalée sur plus d'un an + épreuve de synthèse. VAE : oui si le stagiaire peut enseigner (exemple mention lourd par expérience sur FIMO/FCOS et titre pro conduite)
En particulier posséder des connaissances précises en accidentologie, sur les aspects dynamiques liés aux véhicules ; posséder un savoir faire de base pour enseigner en salle et sur véhicule
Oui, les unités sont à définir : réglementation, pédagogie, sécurité routière, technologie automobile. Expérience professionnelle en auto-école

Sans diplôme, pas d'expérience. <i>Quid</i> de la VAE ? Il faudrait une réforme complète de l'enseignement de la conduite
Intéressant
Question étrange dans la mesure où la VAE suppose au moins trois ans d'expérience dans le domaine. Si c'était le cas, cela supposerait qu'il y ait des moniteurs sans BEPECASER
Non, je n'y suis pas favorable
Un bel espoir !
Ce pourrait être une solution
L'expérience dans ce métier n'apporte absolument aucune connaissance en matière d'animation de groupe et d'approche pédagogique, elle se limite à dispenser à la chaîne des leçons pratiques
VAE = expérience dans le métier de 3 ans. <u>Question</u> : sur quel emploi ? Accueil secrétariat ?? Le volet pédagogique ne peut être réalisé sans le diplôme. La VAE ne peut pas s'appliquer

* « *Quelles modifications souhaiteriez-vous voir apporter quant à la création de spécialisations supplémentaires (formations post-permis en direction des jeunes, des seniors, des salariés d'entreprises, formations en direction de publics en difficultés, handicapés...) ?* ».

« Quant à la création de spécialisations supplémentaires (formations post-permis en direction des jeunes, des seniors, des salariés d'entreprises, formations en direction de publics en difficultés, handicapés...) »
23 avis :
Pourquoi pas
Tout à fait pour
Oui à des spécialités comme il existe déjà 2 roues et lourd
L'idée de spécialisations semble en effet à creuser : 1/ sur l'approche du public ; 2/ sur la problématique
Inclus dans le modèle cité "quant à l'organisation de l'alternance", il est nécessaire de comprendre l'enseignant comme un généraliste capable d'exercer plusieurs types d'interventions afin d'entretenir les motivations de ce dernier.
Formation d'animateur post-permis déjà existante. Pour le public en difficulté : BEPECASER + éduc spé. Formateur BSR. Formateur FIMO/FCOS.
Spécialisation obligatoire. Impossible avec la durée actuelle (période de formation en centre et en entreprise trop courte (fin décembre à mi-mai). Durée formation 500 heures en centre insuffisante.
Une mention pour la formation post-permis. Mettre en place la formation continue des enseignants et non pas seulement des exploitants.
Oui, éventuellement. Options : SR entreprise, milieu scolaire.
A envisager lorsque tous les problèmes de l'examen de base seront résolus. Un enseignant performant est capable de s'adapter à tous les publics
Pourquoi ouvrir d'autres mentions pour spécialiser certains enseignants dans certains domaines ?
Modules sur actions sécurité routière diverses
Non, je ne trouve pas pertinent qu'il y ait autant de "spé". Je préfère un formateur polyvalent, donc une formation de base plus poussée
Très utile. Déjà réalisé dans mes formations, mais jamais utilisé après car les volontaires non diplômés de la Prévention Routière ont la priorité pour les stages d'entreprise et c'est un scandale de nos formations.

Formation en direction : des personnes handicapées physiquement ; outil d'insertion des personnes en difficulté ; secteur associatif
Oui, sous forme d'unités capitalisables
Relève de la formation continue des enseignants
Pas immédiatement après l'obtention du BEPECASER. Besoin d'acquérir une expérience professionnelle permettant de bien appréhender les différents types de public et de développer des activités en fonction des aptitudes personnelles
Oui
Une spécialisation pour la pédagogie des enfants. AAC, BSR, etc. Une spécialisation pour intervenir en milieu scolaire
Fonctions complémentaires ciblées pour appréhender les différents publics en tenant compte de caractéristiques précises
Ceci pourrait faire l'objet de matières en "option" à choisir pour le tronc commun et accessible aussi post examen

Dans l'enquête qualitative, sans qu'une durée particulière n'émerge des réponses fournies, la grande majorité des responsables et formateurs des centres paraissent favorables à un allongement, voire à un étirement, de la durée de formation. On reproduit l'ensemble des commentaires fournis sur ce thème :

« Là à mon avis, il y a des choses qu'on peut améliorer : l'alternance. Alors, pourquoi pas l'alternance avec les entreprises. Et pourquoi pas, si on veut élever un peu le niveau, pour préparer la progression dans la carrière, créer un module aussi dans le cadre d'un bac pro...[...]... Donc alternance, et allongement : une alternance sur deux ans ça serait l'idéal. Sur deux années scolaires, hein, comme là, deux fois 8 mois ou deux fois 9 mois...[...]... Enfin, comme ça, une idée. En mettant en place, dans un premier temps, sur le principe des 2 ans d'alternance, en mettant en place dans un premier temps les modules de pédagogie véhicule ; et ensuite faire alterner avec des stages pratiques où, par exemple, le candidat au BEPECASER serait au départ accompagné par le formateur, pendant une période déterminée, puis passerait un test d'évaluation, pour devenir opérationnel, mais toujours dans le cadre de son alternance, de façon à finir sa pratique, à la rendre complète. Et là, on serait sur quelque chose qui permettrait aux AE d'investir sur un module, en ayant la possibilité au bout de tant de mois de le faire tourner seul, mais en ayant l'obligation et de le faire tourner en voiture, et de le faire animer. C'est à dire qu'il faut un contrat bien défini...[...]...Et là ça serait hyper judicieux : on fait de l'alternance, les AE prennent les stagiaires en contrat » [Formatrice et exploitante, centre « intégré »].

« Je crois qu'il faut quand même faire la part des choses : on est dans une préparation à l'examen sur cet espace temps qui nous est accordé, même si après ça ne nous empêche pas d'enseigner. Et justement c'est à travers le stage bien souvent qu'ils vont aller chercher les éléments complémentaires nécessaires pour enseigner par la suite. Donc le temps passé en formation pourrait être augmenté, le volume de formation pourrait être augmenté je pense, mais le temps en stage aussi. » [BAFM, centre « intégré »]

« Par rapport à la durée, moi à 65 ans, maintenant, je m'aperçois que ce que les jeunes comprenaient avant, autant ils sont très bons pour les ordinateurs, tout ça, mais être moniteur, être instructeur, être formateur, quel que soit le nom qu'on lui donne, même enseignant, il faut avoir un petit recul sur la vie ; ou alors il faut qu'on nous donne des clés qui permettent de pouvoir... surtout dans ce que vous me dite là, la maquette GDE, tout ça.... pouvoir travailler sur une partie de l'individu qui ne soit pas uniquement de base. Moi je serais tenté de dire qu'elle aurait un mois ou deux mois de plus, ça ne serait pas plus mal. Après, ce qu'on y met dedans, il ne faudrait quand même pas rêver : c'est bien apprendre à conduire, c'est bien apprendre à occuper une partie de la chaussée, et partager, c'est ça qu'il faut apprendre...voilà...[...]... ha, ceux qui veulent deux ans, c'est pour créer deux niveaux : c'est à dire un premier niveau où le futur moniteur pourrait enseigner le code, ou tout au moins enseigner certains cours de code, et faire certaines étapes de conduite... » [Exploitant, centre « intégré »]

« Alors là-dessus je pense des choses relativement précises. La durée c'est une résultante, c'est pas une entrée, mais je commence par la résultante. Moi je pense que quand on dit qu'il faut faire, chez nous hein,

dans toutes nos références, 800 heures sur un CAP, 1100 heures pour un bac pro, 1100 heures pour un BTS, je ne vois pas pourquoi on est encore à 600 heures sur le BEPECASER. Mais, on peut discuter à l'infini là-dessus. Pourquoi 200 heures de moins ? En tout cas nous, ce que nous souhaitons, enfin la vision que j'en ai, je souhaiterais qu'on soit autour de ces 800 heures, c'est à dire 200 heures entre guillemets de plus ; je souhaiterais, alors là je vais au cœur des choses, je souhaiterais que le mémoire disparaisse... Disparaisse, on reviendra là-dessus après, mais... et ces heures dégagées, qu'on fasse beaucoup plus de pédagogie, de relationnel qu'on le fait, parce qu'il y a peu de temps, hein, pour préparer à toutes les épreuves, et notamment avec des formations spécifiques à la conduite accompagnée, pour les RVP. Parce qu'on a là un décalage entre le référentiel de formation qui a été fait avant et la réalité du professionnel des AE d'aujourd'hui. Ben voilà, un peu vite dit, mais c'est pas de l'augmentation pour l'augmentation, c'est : si on veut adapter l'enseignement des jeunes qu'on met dans les AE, qu'ils aient des compétences, à mon avis, proches de ça. Si on ajoute une vraie alternance alors vous allez me dire : il y a une fausse en ce moment ? C'est pas qu'elle est fausse, mais bon.... Une vraie alternance, c'est une alternance où l'on fait de la co-évaluation ; c'est à dire que nous, on le teste en conduite, en position de formateur de la conduite et il y a un moment où on dit : ben oui, il sait assez bien construire une leçon d'apprentissage de niveau I ; et ça nous permettrait de dire à l'AE et au tuteur : voilà, ne déclenchez pas pour l'instant, mais à partir de telle date, vous devriez pouvoir le faire. Vous voyez, je refais le monde, là. Il y a plein de choses à améliorer, comme ça. Enfin, plein, il y a quelques points clés qui amélioreraient – un peu comme vous disiez tout à l'heure à un niveau vaste – qui amélioreraient tout. Parce que c'est pas réformer un petit bout, point, c'est effectivement qu'il faut que tout se tienne : il faut donner du sens à l'alternance, qu'elle na pas actuellement ; et par voie de ricochet vous aurez, entre guillemets, la solution au fameux contrat de professionnalisation. Voyez, tout se tient. Parce qu'à ce moment là les AE auront un intérêt, au delà de : j'ai des problèmes de pénurie, donc je vais quand même prendre un contrat pro, même si ça me coûte de l'argent, machin, le fils d'untel c'est un gars sérieux, il va pas me lâcher, il va pas se barrer, lala... et il en sait rien d'ailleurs, mais enfin. Ou il se dit : bon, ben voilà, ça me coûte tant, mais je vais lui faire faire ça, ça et ça, donc je ne prends pas une décision économiquement mauvaise ou périlleuse. Vous êtes économiste, il faut toujours parler argent ; et ça, c'est très français de ne pas s'y prendre comme ça. J'ai eu la chance de travailler à l'étranger... je veux dire, nous, on réfléchit intellectuellement, on conceptualise, et après on essaye de plaquer un budget là-dessus ; et on fait souvent des usines à gaz, des choses surdimensionnées, et on a des chances après qu'il y ait beaucoup de tiraillements, soit parce qu'on a gaspillé de l'argent, soit au contraire parce qu'on n'en a pas mis assez, et c'est ridicule. Non, il faut toujours voir quels sont les intérêts en jeu et ce qu'on peut mettre raisonnablement. Ca veut dire, il y a d'autres références, on sait ce que ça coûte une heure de formation en salle, on sait ce que ça coûte une heure de formation automobile, je veux dire, des références on en a partout si on veut aller les chercher. Et à ce moment là on fait des choses qui tiennent la route, c'est à dire qu'on est capables d'avoir d'abord un discours précis et pas : on verra, ça devrait coller, nana... mais dire aux gens : voilà, c'est les estimations qu'on fait ; vous les contestez, mais nous on a fait ce travail d'estimation. Oui, vous avez intérêt, dans tel cas de figure, si vous avez tel besoin, vous avez intérêt à fait ça comme ça. Moi c'est dans ce sens que j'aimerais effectivement que le BEPECASER évolue un jour » [Directeur, centre « indépendant »]

« Le problème c'est que comme on s'adresse toujours à une clientèle de fauchés, c'est pour ça que quand vous parlez de le faire sur deux ans...[...]...Jusqu'à présent on en est là, on est à bloc dans la théorie : sur 60 heures, attendez, quand ils font, allez 20 ou 25 heures, réellement derrière un volant, ou à côté aux doubles commandes, c'est le bout du monde ; à part ce qu'ils font dans les AE, mais en formation même...moi je le dis : on va mettre sur le marché des gens qui ne sont pas performants dans la voiture...[...]...Mais cet allongement devrait se faire par rapport au travail en AE, parce que sinon, vous allez monter le..... Et l'alternance devrait se faire de cette façon là : ça devrait être, bien sûr des regroupements avec échanges d'idées, échanges d'expérience, etc., mais ça devrait être le formateur qui devrait aller en observation individuelle du moniteur stagiaire, et qui lui dise : bon, tiens, aujourd'hui, voilà, je vais venir vous observer, pas à l'improviste, en rendez-vous bien sûr, je viens vous observer, vous allez me faire 4 heures. Et à l'issue des 4 heures, avoir un entretien d'une heure, comme ça c'est lui, c'est pas l'autre, c'est ci c'est là, on lui dit les strictes vérités ...[...]... donc là, c'est pour ça que pour moi là le cursus il n'a plus de limites : ça peut durer un mois, 6 mois, deux ans, trois ans ; il ne faudrait quand même pas exagérer, mais le cursus il n'a plus de limites. Et entre temps, pendant que le stagiaire travaille en AE, avec un certain nombre d'heures et tout, il faudrait qu'il puisse faire un mémoire, mais essentiellement basé sur la pédagogie de la conduite ; parce que le mémoire basé sur le freinage ABS on s'en fout complètement. Le mémoire il doit être basé sur la pédagogie de la conduite : il doit être capable de justifier ses méthodes pédagogiques au sein d'un mémoire, qu'il défendra ensuite à l'issue d'une leçon de conduite. C'est sûr, là,

l'examen il va durer une demi journée pour l'individu, il ne va pas durer une heure » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Il faudrait une formation plus étalée dans le temps par le jeu de l'alternance....et de jouer sur l'alternance beaucoup plus.....Ben seulement là, ça obligerait les exploitants à un engagement un peu plus fort. Et quand je vois les collègues qui me demandent toujours si je connais un moniteur disponible ou pas, l'idéal ça serait déjà d'en prendre un et de l'avoir en formation avec nous, quoi, il y aurait un engagement » [BAFM, exploitant, centre « intégré »]

« Nous l'alternance on connaît assez bien, mais à mon avis le problème pour cette formation là c'est qu'elle arrive à gagner ses galons... il faudrait déjà si vous voulez résoudre le problème de l'argent, quoi. Il faudrait déjà se dire : comment faire pour qu'on arrive à mettre en œuvre cette formation au même titre que les autres, c'est à dire avec une prise en charge.... Quelqu'un veut devenir conducteur routier, il veut faire un titre, il va trouver un financement, que ce soit le Conseil Régional ou l'Assedic, là non. Je pense si vous voulez que la première étape c'est celle-là, c'est arriver à mettre en place une formation suffisamment longue qui permette au candidat réellement de se former, sans la problématique derrière du coût de revient pour les formations » [Exploitant, centre « intégré »]

« Mais par rapport au projet qui se mettra en place pour le BEPECASER, pourquoi est-ce qu'on ne fonctionnerait pas sur un système d'unités de valeurs, avec une validation d'un diplôme au bout de, mettons deux ou trois ans d'expérience professionnelle ; parce que ça serait beaucoup plus cohérent, non ? Et ça obligerait les AE à travailler correctement...c'est à dire que nous on serait là, bon en fait, avec un avis à donner aussi, en passant un socle de connaissances, un socle éventuellement pédagogique, mais le tout en relation avec une AE, à condition que les diplômes ne soient pas délivrés à la fin de la formation avec nous, mais à la fin d'une période de travail, où on verrait effectivement les gens travailler dans les salles » [BAFM, salariée, centre « indépendant »]

« Et si on laissait un peu plus le temps aux gens de pouvoir assimiler les enseignements...[...]...c'est ce que je disais tout à l'heure : un an, les concepts théoriques, et puis un an, en alternance effectivement au niveau de la pratique, je pense que oui, ça serait mieux » [Directeur, centre « indépendant »]

« Bon, c'est vrai qu'on peut se poser la question aujourd'hui du devoir de synthèse, par exemple. Bon, c'est vrai que c'est important, bon malheureusement on a un peu perdu ça de vue dans les dernières années, mais c'est vrai que c'est important que les gens s'expriment à peu près correctement et écrivent aussi correctement ; Mais d'un autre côté, est-ce qu'il faut le faire à ce niveau là ? Est-ce qu'il ne faut pas le faire en amont ? C'est sûr que c'est des choses à revoir. Par contre, moi en tout cas, par rapport à la formation BEPECASER, ce qu'il me semblerait au niveau qualité, le plus.... enfin, ce qui répondrait, je dirais, aux différents critères... c'est vrai qu'aujourd'hui, nous, les remarques que l'on a de la profession, c'est de dire : en fait, vous formez des gens, mais vous ne les formez pas au métier. C'est un peu vrai : on les forme à passer un examen, parce qu'on a un programme qui fait que, bon.... Donc c'est vrai que par rapport à tout ça, moi je pense que ce qui répondrait un petit peu aux attentes de tout le monde, ça serait une formation plus longue dans l'esprit, c'est à dire peut-être sur deux ans ; avec une année réellement théorique, comme ce que l'on fait un peu actuellement, mais qui s'étalerait sur l'année scolaire par exemple, de septembre à juin ; avec peut-être, au départ, remettre à niveau ici en culture générale, c'est à dire peut-être en français, en maths, parce qu'après on a besoin de notions physiques... peut-être une partie culture générale, mais qui démarrerait vraiment très tôt, c'est à dire début septembre, comme l'école, en fait, hein ; et pour finir à la fin du premier trimestre par exemple, où là on remet les bases en français, en expression écrite, en maths..... ne serait-ce qu'une remise à niveau simplement sur les bases. Et puis après, et bien 6 mois pleins avec la théorie, SR, pédagogie, etc. Et puis une deuxième année, alors là, en alternance effectivement, où on pourrait les former au métier aussi, qu'ils mettraient en application directe quand ils sont dans les phases en entreprise. Enfin moi c'est quelque chose qui me semblerait peut-être positif dans l'évolution de cette formation là. Alors je ne sais pas si c'est réalisable » [BAFM, centre « indépendant »]

4.3. Quelle architecture de diplômes ?

L'enquête qualitative a cherché à dégager les opinions des interlocuteurs des centres de formation sur un hypothétique réaménagement des diplômes existants en matière d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. Au delà du BEPECASER, trois niveaux de réflexion sont alimentés par les propos

recueillis : la sécurité routière en formation initiale (bac professionnel) ; la possibilité d'un diplôme « intermédiaire » (type « BAFCRI ») ; le BAFM et son articulation avec les licences de sécurité routière.

« Mais c'est bien de discuter de tout ça, parce qu'il y a deux ou trois ans, on discutait un petit peu de l'ouverture à donner, au niveau du syndicat, on en parlait un petit peu au niveau du CNPA. On nous avait demandé un petit peu cette réflexion. Dans l'ensemble des collègues BAFM on était arrivés à se retrouver un petit peu sur ce point de vue d'avoir une formation initiale relativement basique, et puis de mettre après des groupes de spécialisation. On était restés sur cette structure là. Mais par contre, ce qui gênait le plus c'était la formation BAFM : là on n'était pas arrivés à trouver comment assurer une formation BAFM, avec quel type de programme, etc. ; c'est vrai qu'on était restés coincés là-dessus et on n'était pas allés au delà » [BAFM, exploitant, centre « intégré »]

4.3.1. Bac professionnel et formation initiale à la sécurité routière

Évoquée par quelques-uns, l'idée d'une formation initiale à la sécurité routière, voire au BEPECASER ne fait pas l'unanimité dans la profession.

« Moi, personnellement, cette formation là, je la verrai beaucoup plus comme une filière bac pro. Et je pense de plus en plus, avec l'expérience, que seule la maîtrise de l'outil suffirait à savoir bien conduire, à condition qu'on sache se comporter. » [Exploitant, centre « intégré »]

« Avec mon ami Z on a travaillé, on a fait ça toute une journée à chez moi, les gens étaient venus de toute la France, on a essayé de travailler sur des filières...[...]...Il en sort que si on pouvait avoir déjà un bac professionnel d'éducation routière ; après, avoir un bac + 2. Un bac professionnel qui serait l'équivalent du BEPECASER, ou juste en dessous, voilà. En tout cas, après on irait à bac+2. Oui, en formation initial. Ensuite là, et bien on pourrait faire des filières avec des passerelles. Après, on peut aller jusqu'au doctorat...[...].....Non mais disons que c'est vrai qu'il faudrait qu'il y ait des passerelles : par exemple qu'avec ce BEPECASER, celui qui aspire à être inspecteur, il fasse deux ans d'expérience BEPECASER, et puis après il puisse faire un diplôme professionnel ; parce que quand je vois tout ce qu'on vit avec les inspecteurs » [Exploitant, centre « intégré »]

« Plutôt qu'une option, faisons une épreuve. Non, ici, il y a l'option niçois, il ne faut pas une option, mais une matière à intégrer, une épreuve dont les points pourraient compter pour le baccalauréat et qui serait une épreuve du bac obligatoire pour tout le monde, épreuve théorique. » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Oui, et puis ça pourrait aller aussi vers une revalorisation de la profession quelque part. Le problème c'est que la profession n'est pas reconnue. Combien de gens pensent que le métier d'enseignant de la conduite, c'est rouler avec les lunettes de soleil et le coude à la portière, quoi » [BAFM, centre « indépendant »]

« La plupart des BEPECASER, ils sont embauchés pour quoi faire ? Pour l'enseignement de la conduite, point barre : on les prend, on les met dans une voiture. Donc le BEPECASER par lui-même, il devrait déjà permettre au candidat BEPECASER, quand il est titularisé par son diplôme, d'être capable de donner des leçons de code, et des leçons de conduite. Ensuite, pourquoi pas lui faire faire aussi des mentions intervention en entreprise, intervention pour l'école, voilà, des filières comme ça....Moi sinon, je verrais une spécialisation : le tronc commun n'existerait que pour la voiture ; et pour accéder à la moto et au PL, on ferait une ouverture à d'autres métiers....par exemple tout à l'heure vous parliez d'éducateurs sportifs...l'éducateur sportif, à la limite il a envie de faire des formations motos, il n'a pas besoin de passer le tronc commun, avec son diplôme d'éducateur sportif, il passe sa mention deux roues. Le gars qui est sur la route depuis des années, et qui a un diplôme qui lui donne l'équivalence du baccalauréat, par exemple, hein, ou avec son expérience et tout ça, plutôt que de le faire passer par le tronc commun, c'est à dire les leçons voiture et tout ce qui s'en suit, il commence directement sur le PL ; et je suis sûr que si il a l'expérience de la route, il serait plus performant qu'un BEPECASER qui a fait le tronc commun pour après faire du PL » [Exploitant, centre « intégré »]

Les arguments généralement opposés à l'acquisition du métier d'enseignant de la conduite par un bac professionnel renvoient à l'insuffisante maturité des jeunes directement issus du système scolaire pour pouvoir bien enseigner :

« *Quel est le gamin qui serait en bac pro, c'est à dire qu'à 17 ou 18 ans, il va savoir déjà ce qu'il veut faire, et pour quelles raisons choisirait-il une branche comme celle-là ? Là on a un problème de société. Je ne sais pas comment ça marche dans les autres pays, je crois qu'ils sont plus âgés, je pense que l'âge qu'on a fixé pour l'entrée en BEPECASER est beaucoup trop faible* ». [BAFM, salariée, centre « indépendant »]

« *Je pense quand même que dans certains métiers, il faut un certain recul. Et on l'a vu avec Outreau. On le voit, quand des gens sont très jeunes dans des postes où il faut un petit recul sur la vie. C'est pas pour les empêcher de faire ce métier, mais c'est pour qu'ils aient une meilleure appréciation de la personne qu'ils ont en face, et qu'ils en tirent le meilleur : comment voulez-vous qu'un jeune de 20 ou 21 ou 22 ans puisse se dire : tiens, c'est une femme, elle a le souci de ses enfants, il faut que je la laisse pendant 10 minutes ou 15 minutes faire, puis à quel moment elle est réceptive, dans l'heure que je lui donne, tout ça : il vous faut un recul sur la vie, comme tout un chacun.* » [Exploitant, centre « intégré »]

4.3.2. Un diplôme intermédiaire est-il nécessaire ? Et le BAFCRI ?

Lorsque l'on parle de diplôme intermédiaire entre le BEPECASER et le BAFM, les formateurs et responsables de centres évoquent d'emblée le BAFCRI comme référence. En général, lorsque l'utilité d'une formation de niveau intermédiaire est reconnue, elle est liée à la nécessité de distinguer entre le formateur de formateur (BAFM) et l'enseignant en contexte de post permis.

« *C'est pour ça que là-dessus on en revient à ce qu'on disait tout à l'heure : pourquoi former un BAFM si c'est pour faire du PP ? Puisque pour faire du PP il faut passer 5 semaines à Nevers, alors pourquoi pas faire un BAFCRI et puis passer les 5 semaines après ; puisque c'est surtout les 5 semaines à Nevers qui vont surtout déterminer le contenu spécifique du PP* » [BAFM, Exploitant, centre « intégré »]

« *Alors, le BAFCRI, il est toujours dans les arrêtés ; le souci du BAFCRI c'est qu'ils ne l'ont fait qu'une année. ...[...]Non, on devrait faire un diplôme à part entière relatif à la pédagogie et à la psychopédagogie pour l'intervention permis à points* » [Exploitant, centre « intégré »]

« *Pourquoi pas [un diplôme intermédiaire de niveau III], pourquoi pas ? Peut-être sur une première approche de l'entreprise, parce qu'on n'a pas besoin non plus d'avoir peut-être un niveau II ou plus pour faire un audit de conduite par exemple, ou pour faire une simulation de perte d'adhérence sur piste...[...]...mais par contre on a besoin d'un discours différent de celui que l'on tient en AE. Voilà, donc pourquoi pas ? Peut-être aussi pour les mentions, peut-être un diplôme intermédiaire au niveau des mentions. Mais d'un autre côté on ne peut pas obliger non plus quelqu'un qui va être formateur PL, on ne peut pas lui imposer non plus dans le cadre de son diplôme d'avoir la mention 2 roues par exemple. Alors je ne sais pas comment ça peut se réaliser...[...]...Alors [les mentions] peut-on considérer ça comme des diplômes de niveau III peut-être, pourquoi pas, peut-être, je ne sais pas. Et puis quelqu'un qui devient formateur PL, il évolue quand même aussi, même dans la formation, parce que là on est confronté quand même à du professionnel, pas au même public, donc pourquoi pas ? Mais maintenant comment ça peut se réaliser concrètement en termes de diplôme je ne sais pas ? Parce qu'encore une fois, celle qui veut une mention moto, on ne va pas l'obliger à faire le lourd par exemple. Et puis c'est pareil, dans les formations en entreprise, je dirais qu'il y a plusieurs degrés aussi, plusieurs niveaux.... C'est vrai qu'on a besoin du BAFM pour tenir le discours, même théorique je dirais ; maintenant, la personne qui va être sur la piste en train d'utiliser le freinographe ou le simulateur de perte d'adhérence, il n'a peut-être pas besoin d'avoir un niveau II pour ça* » [BAFM, centre « indépendant »]

« *L'erreur majeure des pouvoirs publics, c'est le BAFCRI. Le BAFCRI, c'était pas ce qu'il fallait faire. Que ça s'appelle BAFCRI on s'en fout, hein. Le BAFCRI c'était le diplôme dont il fallait se servir pour élever le niveau de la profession. C'était très simple : il faut un diplôme intermédiaire entre le BEPECASER et le BAFM qui permette de faire ce qu'on appelle des intervenants extérieurs au permis de conduire, c'est à dire tout ce qui s'occupe du post permis, de la formation en entreprise, de stages de ci de là, sensibilisation et permis à points, etc. Et il fallait ouvrir le BAFCRI ; alors pas comme ils l'ont fait parce qu'ils ont fait un BAFCRI, ils en ont pris 150, erreur fatale parce qu'après ils n'en avaient plus besoins. Il fallait se servir de ce diplôme BAFCRI, qui aurait pu être le diplôme qui permette à la fois d'animer des stages de sensibilisation au PP, parce qu'on cherche des BAFM partout, hein, on n'en trouve plus, hein. ...[...]...parce que c'est bizarre, il y a 150 BAFCRI sur le marché, et il n'y en a pas 10 qui travaillent. Les autres on ne sait pas où ils sont ; c'est vrai, oui, les BAFCRI il y en a très peu qui travaillent. Oui, ils sont*

peut-être partis de la profession, ils sont peut-être même pas au courant qu'ils pourraient le faire, peut-être qu'ils sont chauffeurs de bus, ou qu'ils sont rentrés dans l'administration et qu'ils y sont bien. Toujours est-il qu'il faut un diplôme intermédiaire entre le BEPECASER et le BAFM Diplôme qui permette à des moniteurs compétents, donc des praticiens de la pédagogie mais qui soient très bons techniciens également, de faire tout ce qui s'appelle : PP, stages post permis, intervention en entreprise...et que les interventions en entreprise ne puissent être autorisées qu'à ces gens-là ; tout comme la formation de moniteurs n'est autorisée qu'aux BAFM » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Oui, le BAFCRI, je ne comprends pas pourquoi ça n'a pas été maintenu, en fait. Parce qu'aujourd'hui – enfin quand je discute avec les collègues bien entendu, parce que je ne suis pas impliqué dans le système, donc c'est simplement ce que j'entend - aujourd'hui d'après ce que j'entend dire il y aurait, allez, en gros, peut-être 70 % des BAFM qui se présentent au BAFM que pour faire du PP : c'est pas normal, on n'a qu'à laisser le BAFCRI ; à ce moment ces personnes qui ne veulent faire que du permis à points, et bien elles font un BAFCRI, et on laisse le BAFM, bien sûr en créant après de nouvelles orientation éventuellement. Mais moi j'estime que d'avoir plusieurs niveaux c'est quand même intéressant, chacun va chercher à progresser. C'est un peu comme un BEPECASER, pourquoi ne pas revenir à une formation un peu plus pratique, et après mettre des satellites pour ceux qui sont intéressés, on peut leur faire plusieurs propositions de formation. Je ne trouve pas ça normal que les gens se présentent – si c'est le cas – au BAFM pour faire du PP. Aujourd'hui, ça paye mieux que les centres de formation » [BAFM, exploitant, centre « intégré »]

«[Le BAFCRI] il n'y en a eu qu'une fois. Bon, le permis à points les a relancés, sinon ils n'en faisaient rien : c'est un BEPECASER +. Ça a été mis en place au moment où il y a eu ce souffle qui a été donné, où on voulait donner quand même aux moniteurs les plus engagés, les plus motivés, les plus capables aussi...Le problème c'est un peu ce qui se passe avec la licence : on empile des diplômes, tout ça, mais en face il n'y a rien. Tous ceux qui ont fait BAFCRI, c'était les cocus de l'histoire, là : heureusement qu'il y a eu le permis à points, sinon, ils ont fait une formation onéreuse qui a débouché sur rien. Si vous voulez avoirs plus de BAFM dans un centre, on remet le BAFCRI, voilà, vous réglez le problème..... » [Exploitant, centre « intégré »]

« Oui, mais enfin le souci du BAFCRI, c'est quand même Moi je ne suis pas contre qu'il y ait un diplôme, enfin d'autres personnes qui puissent accéder au PP, c'est pas ça, mais le BAFCRI il me semble que c'était limite un peu en termes de formation, c'est à dire que c'était des enseignants de la conduites, qui avaient une formation un peu complémentaire et un mini examen, et qui se retrouvaient à gérer des groupes en PP.... Alors que le BAFM c'est un autre niveau ; enfin, je veux dire, il me semble qu'avec le BAFM on est beaucoup plus à l'aise en SR, enfin on a un autre niveau par rapport aux enseignants de la conduite » [BAFM, centre « indépendant »]

« Moi je l'avais il y a 30 ans cette vision là. Mais 30 ans après, maintenant, je me dis qu'au lieu d'avancer les choses ont reculé. Regardez le niveau..... Il y avait une porte à réouvrir, qui était simple puisque les textes existent, il suffisait de rouvrir cette porte là : on avait le BEPECASER, le BAFCRI, et le BAFM. Le BAFCRI, il y a eu une session, que la profession s'est accaparée parce qu'ils savaient qu'il y a avait le PP derrière, alors ils se sont empressés de faire la session entre potes, et terminé, ils ont refermé le système. Donc si on voulait déjà qu'il y ait une progressivité au niveau de la profession, il suffirait déjà d'ouvrir le BAFCRI. Il y pas mal de moniteurs qui viendraient certainement en formation BEPECASER en voyant qu'il y a le BAFCRI derrière, qu'ils peuvent y arriver. Le BAFM, c'est plus compliqué » [Exploitant, centre « intégré »]

« Non mais de toutes façons, quand ils ont le BAFCRI, ils ne veulent plus être BAFM, hein. Parce qu'ils gagnent quand même 2 fois plus en ayant le BAFCRI qu'en ayant le BAFM. Voilà, là aussi il y a une échelle ... » [Exploitante et formatrice, centre « intégré »]

4.3.3. Le BAFM et la licence professionnelle de sécurité routière

L'exigence d'une reconnaissance de niveau du BAFM par l'éducation nationale est sans doute la chose la mieux partagée par l'ensemble des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête. S'accordent aussi assez nettement leurs opinions, négatives, quant à l'opportunité de la dispense d'admissibilité consentie aux titulaires d'une licence, exception faite du cas de la licence de sécurité routière. Plus hétérogènes sont les

analyses en termes de contenus de cette formation et les points de vue sur l'opportunité de créer des « spécialisations » complémentaires.

« Alors, les BAFM sont des gens de qualité, dans...allez...95 % des cas : ce sont des gens passionnés par leur métier, ce sont des gens intègres, etc. ; seuls 5 % sont là par hasard, comme partout. Après, le problème, c'est les différentes origines des gens qui ont le BAFM. Et là, je tique. Je tique parce que, pour moi, c'est pas parce qu'on a bac+4 qu'on ne doit pas passer les épreuves d'admissibilité ; et d'ailleurs j'ai eu une de mes anciennes élèves, qui a passé le BEPECASER et qui a réussi, et qui est venue me demander conseil : je veux faire la formation BAFM, qu'est-ce qu'il faut que je fasse ? Je lui ai dit : vous n'avez pas à passer le premier examen, ne le passez pas, mais faites la formation complète. Et elle est allée voir le centre qui lui a dit : bon, ben normalement on commence dans 6 mois. Elle lui a dit ; non, non, moi mon formateur m'a dit que je devais faire la formation complète ; je paie. Et elle a réussi et elle m'a dit : si vous saviez, la première partie c'est hyper important. Alors, il y a des gens qui sous prétexte qu'ils sont prof de mathématiques et qu'ils ont fait prof de mathématiques pendant 5 ans ou qu'ils ont un diplôme du supérieur, ils ne passent pas l'épreuve ; moi je ne suis pas du tout d'accord là-dessus. On sait bien que la licence pro sert en partie à ça, à éviter l'admissibilité, on le sait ; non seulement ça les barbe, mais surtout ils échouent » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Oui, et pour moi ça va avec, parce qu'il y a des gens qui viennent avec une licence SR en pensant qu'ils vont avoir la carte de visite, que ça va être des as, et finalement c'est pas ça ; c'est plutôt celui qui a travaillé la partie admissibilité qui sera plus à même au niveau pédagogique d'arriver justement à cerner ce qui ne va pas lors d'une évaluation et arriver à trouver le bon objectif à fixer » [Exploitant, centre « intégré »]

« Le BAFM, c'est rien, il n'est pas reconnu, c'est par le BEPECASER que vous avez le niveau bac, depuis 2000. Moi je le dis à mes stagiaires en entrée de stage chaque année : vous savez, je vais vous préparer pour un niveau IV, mais moi je n'ai aucun niveau. C'est frustrant par certains côtés, c'est vrai » [BAFM, exploitant, centre « intégré »]

« Bon, l'évolution du BAFM est un autre problème. Quand on dit que la licence sécurité routière n'amène pas grand chose, c'est parce qu'elle n'ouvre pas de portes, quoi. Parce qu'aujourd'hui, dans la profession, pour accéder à tel ou tel enseignement il faut avoir tel ou tel diplôme. Pour ça la licence pour l'instant elle n'ouvre sur rien. A mon avis sur l'évolution du BAFM pur, qu'est-ce qu'il devient ? C'est vrai que si il n'a pas d'autres orientations possibles, il va vite stagner...[...]... Alors comment faire évoluer les formateurs de formateurs, les BAFM ? En plus si vous voulez, le BAFM pose deux problèmes. Le premier problème, c'est que pour passer le BAFM c'est pas évident ; en plus il n'y a pas des sessions à mi-temps, etc. Donc comme on a dit, il faudrait trouver les voies avec l'université pour pouvoir arriver à quelque chose qui puisse déjà ouvrir une validation possible, et la rendre accessible ; et surtout donner les armes aux futurs formateurs de formateurs pour réellement amener les gens vers la pédagogie » [Exploitant, centre « intégré »]

« Pour moi, le BAFM tel qu'il est à l'heure actuelle, il date de 1971, pour moi c'est le diplôme de base de formation ; il est très bien, mais il faudrait peut-être à la limite qu'on garde le BAFM avec un volet formation, et un volet PP et un autre volet...[...]...Donc garder la partie pédago, psycho, et après faire des mentions avec des spécialisations : intervention en entreprise, école, etc. , et même pour la VAE, tout ça » [Exploitant, centre « intégré »]

« Je crois en plus que le BAFM est en pleine perte de vitesse si vous voulez, en comparaison avec la licence de SR, quoi...c'est à dire que d'un truc qui est absolument interne au ministère des transports, qui est reconnu nulle part, par personne, c'est vraiment un truc obsolète complet » [BAFM et propriétaire, centre « indépendant »]

« Moi je vais vous dire hein...à un moment donné j'ai appartenu au bureau national des formateurs à Paris ; et on m'avait proposé, en fait, tout un truc.. à l'époque ça avait déjà pas mal avancé, parce que ça avait été fait en collaboration avec le CNAM, le ministère des universités, etc., tout un projet justement qui reprenait un petit peu tout.... Qui avait reposé tous les objectifs, les contenus....je vous parle de ça peut-être en 1994 ...non, c'est bien avant le rapport Verré....le Cnam avait adhéré à la chose, il y avait l'accord du ministère des universités, etc....et puis il y a eu un changement gouvernemental me semble-t-il, etc., et tout est passé à la poubelle, comme d'hab', quoi....C'était par unités de valeur ...de toutes façons je crois qu'on ne peut pas faire l'économie de ce genre de choses, et c'est la seule solution pour se sortir de ce truc dans lequel on est enfermés...c'est à dire, on est enfermés dans l'histoire du Ministère des transports : le BAFM, enfin qu'est-ce que c'est le BAFM, c'est rien....enfin, je veux dire que ça n'a aucune valeur nulle

part ;...non, ça ne valorise pas la profession...et pendant longtemps, c'est resté extrêmement confidentiel, avec 8 personnes qui sortaient par année....alors à part un apprentissage on va dire de savoirs assez important, et un côté rédactionnel où il fallait tomber dans les critères qui étaient demandés.. mais après, quelle était la validation ? Enfin, je veux dire...tous les gens au BAFM qui sortaient...moi je me suis retrouvée comme ça, je pense comme tous les BAFM, à me dire, en face d'une salle, bon alors maintenant comment on construit un plan de formation ? comment on construit une formation ? quelles sont les méthodes ? Alors les méthodes pédagogiques, on les avait vues sur papier, mais à aucun moment il n'y avait...enfin à l'époque, hein, maintenant je sais qu'on reçoit des fois des demandes de jeunes BAFM qui veulent venir justement pour voir un peu comment ça se passe, etc..., le stage ou etc... mais bon, à l'époque non.....Donc je ne sais pas comment il a évolué, mais le référentiel au niveau des contenus, des choses comme ça, ben oui, c'est la connaissance de la règle, la connaissance du droit, etc... mais bon, après, c'est tout, quoi...en, termes pédagogiques, oui, c'était intéressant, moi j'ai eu un type qui s'appelait Christian Lefèvre, qui est bien côté dans la profession...ben c'est avec lui qu'on avait fait ce projet, là.....oui, on avait beaucoup avancé avec lui à l'époque, puisque le dossier était terminé, le Cnam avait adhéré à la chose...[...].Donc on s'était dit : partons du socle actuel, voyons avec le CNAM comment on peut faire...pourquoi le CNAM, parce qu'il y en a dans toutes les régions, et parce que c'est des regroupements plutôt le soir, etc., c'est à dire que ça correspondait mieux à des gens qui étaient en activité de travail. Et à partir de ce moment là, on s'était dits: par unité de valeurs, ceux qui sont intéressés pourraient accéder justement à différents types de certifications, alors soit des publics très, très spécifiques, par exemple le permis à points, soit des publics donc au niveau éducation nationale et tout ça, mais chacun finalement pourrait en passant des certifications aller vers ces choses là ; et en allant justement jusque...à l'époque on parlait du DESS, pas du Master puisqu'il n'existait pas à l'époque, donc c'était le chemin qui avait été tracé. Parce que nous, on rencontre des gens, je crois qu'ils sont très bien à leur place de moniteur, et ils sont parfaitement heureux comme ça en faisant leur métier de moniteur. On en a d'autres qui, bon, veulent faire un petit autre chose, qui sont un petit peu déçus au bout d'un an ou deux, etc. On en a d'autres même, 6 mois après je veux dire ils sont déjà partis parce qu'ils ont fait demi-tour, etc. Voilà, et la profession jusqu'à maintenant n'offre pas la possibilité de continuer là-dedans dans une vraie professionnalisation en avançant dans la connaissance de la gestion du risque au sens large, puisqu'on est là-dedans » [BAFM, propriétaire, centre « indépendant »]

« Des fois je plaisante, en disant : je forme des gens qui ont un niveau supérieur au mien, quoi. Puisque le BAFM n'a aucune équivalence, reconnu uniquement par le Ministère des Transports. Et ça me pose des problèmes, hein : par exemple, si je veux aller bosser en Espagne, je ne peux pas » [BAFM, centre « indépendant »]

« Le diplôme du BAFM doit être concentré sur une formation BEPECASER, mais améliorée, mais après, qu'il y ait une spécialisation, d'ailleurs le PP comme ça se fait aujourd'hui, ou vers l'entreprise, à la limite pourquoi pas. Mais c'est vrai qu'au niveau de la prévention du risque routier on est capables de le mettre en place, avec peut-être effectivement – enfin, moi je vois ça de mon point de vue parce que j'ai fait beaucoup de choses – avec des modules sur la communication aussi, parce que là, évidemment avec un chef d'entreprise on ne discute pas de la même façon. Enfin, moi j'ai fait de l'analyse transactionnelle, en dehors.....[...].Donc peut-être, effectivement, des modules complémentaires, pour arriver à la gestion du risque routier en entreprise. Parce qu'après, effectivement, moi si je veux faire le master, c'est parce que justement, là on transpose un petit peu ce que l'on a en risque routier sur d'autres risques d'entreprise, c'est ça qui m'intéresse, quoi ; mais c'est vrai que là ça demande peut-être un niveau supérieur » [BAFM, centre « indépendant »]

« Je pense que ça doit être possible de faire du transversal sur divers domaines, bien sûr, mais à plus haut niveau, là ; même le BAFM là, c'est pas suffisant, quoi...[...].Moi je trouve que la formation c'est très léger, et puis en plus dans un cadre où, en plus aujourd'hui, avec une licence de musique par exemple, on évite l'admissibilité du BAFM, qui comporte quand même du droit, de la réglementation et de la psychopédagogie ; et on se retrouve en phase d'admission où on passe les épreuves pratiques, que l'on peut réussir d'ailleurs, et on se retrouve après en face de gens en train de leur parler de pédagogie, alors qu'on n'en a strictement aucune notion. Moi je trouve ça quand même assez » ...[...]. l'avantager de la licence de sécurité routière c'est que quand même elle comble les lacunes en psychopédagogie, donc je trouve que c'est plus grave d'arriver au BAFM avec une licence de musique. » [BAFM, centre « indépendant »]

« Ben à partir du moment où le BEPECASER aujourd'hui est reconnu au niveau IV, il me paraît important que le BAFM soit reconnu au moins au niveau II : on m'a toujours expliqué que pour être un bon formateur,

il fallait former des gens qui étaient à deux niveaux au dessous au moins ; c'est logique, hein..... si on est au même niveau, à la moindre question on est déstabilisé. Niveau II, mais au niveau du contenu il faut peut-être revoir l'ensemble. Oui, quand je vois par exemple au BAFM, en deuxième partie, qu'on a une épreuve de mécanique relativement poussée, franchement on ne fait pas de mécanique en enseignement de la conduite. Et puis de toutes façons avec une voiture moderne, on ne peut même plus changer une batterie ; c'était peut-être valable en 1975, mais maintenant les choses ont évolué » [BAFM, centre « indépendant »]

« Moi je ne suis pas convaincue que le formateur BEPECASER basique ait besoin de plus que ça. Par contre, dès l'instant où on va vouloir faire de la formation professionnelle, de la formation entreprise, de la formation en milieu scolaire, il lui faudra autre chose » [Exploitante, centre « intégré »]

« Mais il y a quand même un problème qui est pour l'instant insurmontable, c'est que si vous voulez – on le souhaite, hein – avoir une échelle au niveau des formateurs, il faut qu'ils soient rémunérés en conséquence. Mais on ne peut pas. » [Exploitant, centre « intégré »]

« La licence sécurité routière dispense des épreuves d'admissibilité du BAFM, qui ne servent à pas grand chose ; c'est une épreuve de barrage : c'est bien qu'il y ait une sélection, mais c'est pas une sélection professionnelle, c'est une sélection qui se veut par rapport à un niveau d'enseignement général, mais en aucun cas par rapport à la profession » [Exploitante, centre « intégré »]

« Oui, mais qu'est-ce qu'ils font après, avec la licence de sécurité routière? Est-ce que vous pensez que si, pour devenir BAFM, il était sorti 50 ou 60 % de candidats, vous pensez que ça aurait vu le jour, ça ? Vous croyez que c'est normal de mettre un système en place qui permette de contourner un autre système mis en place par les mêmes personnes ? Comment se fait-il qu'au BAFM il y ait 10 ou 12 % de réussite, pour ceux qui passent la première partie ? Alors il y a des raisons, que l'on maîtrise très bien : ceux qui y vont sont des gens qui travaillent, donc ils n'accordent pas assez de travail, bon, je veux bien ; mais de là à avoir 10 ou 12 % de reçus, finalement les gens contournent le système et viennent à côté. Je vous garantis qu'entre un BAFM qui est passé par la première partie et celui qui n'est passé que par la deuxième, vous le ressentez sur le terrain, hein » [Exploitant, centre « intégré »]

« Bon, c'est pas une problématique que je me pose, mais en vous écoutant, je pense que faire une licence professionnelle et la cantonner à la SR, c'est un peu la condamner d'avance. Mais par contre l'élargir à d'autres domaines de la sécurité, ça, ça serait bien. Mais il faut voir les débouchés derrière » [Directeur, centre « indépendant »]

« [La licence de sécurité routière], c'est très enrichissant, et puis les modules, tels qu'ils sont construits, je les trouve bien. C'est à dire que ça n'est pas inabordable au départ, on y rentre vraiment tout de suite grâce à cette mise en recherche personnelle, qui est très intéressante. Les théories qui sont abordées permettent de faire quelque chose de constructif, on ne reste pas sur un étalage de théories où on a un chemin qui est tracé...[...].... Il y a beaucoup d'intervenants qui viennent. Par exemple la semaine dernière on a eu Mr X qui est intervenu, il a participé à l'instauration et à la mise en place du continuum éducatif quand même. Donc on est toujours sur des apports théoriques quant à l'apprentissage, et à côté de ça on a tous ces intervenants qui viennent vous ramener sur des pratiques professionnelles spécifiques à notre métier. Donc on est vraiment sur la combinaison des deux niveaux ; et moi c'est ce qui me manquait, et c'est ce que j'ai essayé de leur apporter cette année au BEPECASER. Sachant que ce que je leur apportais ne leur apportait rien pour réussir leur examen : c'est là que c'est dommage ! Parce que quand on leur explique les théories de la communication, on peut faire une formation hyper intéressante. Et à côté de ça on va venir les sanctionner sur des choses qui ne riment à rien. » [Exploitante, centre « intégré »]

4.4. Prendre place dans le continuum éducatif ?

Si la licence de sécurité routière est, finalement, plutôt acceptée par les professionnels des centres de formation en tant que moyen d'acquisition d'apports théoriques variés, elle l'est aussi en ce qu'elle peut ouvrir à la profession « les portes » de l'Éducation Nationale. Et cette appréciation là est en relation étroite avec quatre dimensions fortes des propos tenus par la plupart des formateurs ou responsables de centres de formation par rapport au segment « scolaire » du continuum éducatif de la sécurité routière. Dans la plupart des extraits reproduits ci-après on retrouve une cohérence entre les quatre phases suivantes du discours :

1/ Le continuum éducatif est reconnu comme nécessaire pour améliorer l'éducation à la sécurité routière ;

2/ La manière dont il est organisé actuellement, à moyens quasi-constants, au sein de l'Éducation Nationale ne donne pas de résultat positif observable du fait de facteurs divers : incompetence des enseignants, mauvaise volonté de l'institution, formation insuffisante des maîtres et des professeurs à la sécurité routière, mauvaise organisation de l'enseignement de la sécurité routière et de son évaluation (APER, ASSR), etc.

3/ Les enseignants de la conduite et de la sécurité possèdent, en revanche, les compétences nécessaires pour assurer la formation des élèves à la sécurité routière ; c'est leur métier, même si ils ressentent parfois le besoin de compléter leur propre formation en pédagogie scolaire ;

4/ La reconnaissance de leurs formations et de leurs diplômes par l'éducation nationale pourrait être l'occasion de conquérir la place qui leur est refusée actuellement au sein du « continuum éducatif ».

« Moi il y a quelque chose que je trouve très bien, c'est qu'enfin l'Éducation Nationale ait créé un diplôme qui permette à des gens de la profession, entre parenthèses, d' « intégrer » l'Éducation nationale ; c'est à dire avec la licence, et puis je crois le master maintenant. Bravo. Bravo. Apparemment en plus il y a des gens de la profession qui vont former ces futurs licenciés : c'est super quand même qu'il y ait des BAFM qui vont former des gens qui vont faire un master. Donc je dis : tiens, on n'est pas les derniers oubliés de la classe...[...]... Par contre je dis : la licence a le mérite d'exister, le master aussi, c'est formidable parce que ça permet à certaines personnes de dire à l'Éducation nationale : on a un diplôme qui est de chez vous – parce qu'à l'Éducation Nationale, si on ne fait pas partie de la fac, c'est pas la peine, on est invités de temps en temps parce qu'ils ne savent pas faire, sinon on n'est pas de la famille, hein - et ça c'est hyper important, c'est un premier pied qui est mis dans l'administration. Maintenant, que la licence ouvre les portes du BAFM, je ne suis pas d'accord. Que la licence de SR puisse permettre de faire certaines choses en SR en dehors de l'Éducation nationale, je ne suis pas d'accord, non plus. Pour moi, ça n'est qu'un élément du système...[...]... Les débouchés, ils sont simples, et clairs : l'Éducation nationale fait l'ASSR ; elle pourrait faire des cours de SR, des petites classes jusqu'aux plus grandes, et celui qui a la licence de SR, si il suit un petit cursus, comme pour les maîtres dans les écoles, je pense à un truc de 6 mois, etc., pourquoi n'aurions-nous pas des professeurs de SR dans l'Éducation nationale, qui apporteraient effectivement la parole de la SR. Mais c'est deux choses différentes, la SR et apprendre à conduire, c'est deux choses différentes. A l'heure actuelle, le problème, c'est qu'on demande à des moniteurs d'AE, de faire de l'éducation sur des gens qu'on n'a pas éduqués pendant 18 ans. Donc si vous voulez, quand vous regardez les chiffres de SR, est-ce qu'on a fait des gains parce que les gens sont plus habiles dans leur conduite ? Non, les gens qui passent le permis aujourd'hui, ils conduisaient aussi bien ou aussi mal hier : il n'y a eu aucun progrès dans le permis de conduire, même si il y en a qui vous diront le contraire. Il y a eu des progrès dans l'examen, mais on n'est plus en 1970, on peut dire que le niveau du permis par rapport aux exigences actuelles il n'a pas changé. Le problème il est simple : vous prenez un jeune à qui on n'a pas parlé de SR pendant, allez grosso modo 14 ans, puisqu'il commence l'école à 4 ans, et après il faut qu'il intègre que non seulement il doit tenir son volant, manipuler ses pédales, contrôler ses rétroviseurs, ralentir au bon endroit, etc., tout un tas de trucs qu'effectivement il doit apprendre en AE, et qu'il doit payer bien sûr parce qu'un apprentissage ça se paie – alors qui doit le payer... ? – et cette partie SR, qui est là où l'on fait des gains en sécurité. Parce qu'actuellement on a fait des gains sur quoi ? On a fait des gains sur la limitation de vitesse : on met des radars, c'est formidable, et en plus c'est fabuleux, paraît-il que le radar, pour le moment il ne coûte rien, paraît-il qu'il se paye tout seul : je galèje là, parce que quand ils mettent deux policiers ou deux gendarmes au radar, une journée de gendarme ça ne coûte pas rien, mais enfin, là on a fait des gains. On fait des gains encore parce que les policiers et les gendarmes et les trois points en moins font mettre la ceinture. On fait des gains parce qu'effectivement ils sont au bout de la ligne droite et le type qui a mangé la ligne continue ils le font mettre sur le côté, hop. Donc on fait des gains en réprimant. C'est des gains très rapides. C'est des gains qu'on ne ferait pas dans une entreprise parce que dans cette entreprise on n'embaucherait pas ces individus. Et dans l'entreprise France, on donne des autorisations de circuler, donc de travailler au volant, à des gens qui n'ont pas un mental qui correspond à ce que demande l'entreprise. Donc toute cette partie : mets ta ceinture, respecte la limitation de vitesse, intègre la loi, etc., etc., c'est pas à 18 ans qu'on peut l'apprendre à des gens qui sont sortis des fois de l'école à 16 ans. Même les parents, la conduite c'est un truc à part, les gens ils sont très bien dans la vie, et ils sont très nuls dans la voiture : je ne mets pas la ceinture parce que c'est mon problème. Donc toute cette partie, qui peut faire énormément socialement parce qu'on est dans un cadre très particulier, c'est du concret à la fois et c'est un truc où on peut arriver à inculquer l'esprit de la loi, donc c'est ça qu'il faut que fasse l'Éducation nationale. De quelle manière ? Ben oui, si ils ont des licenciés. Mais attendez, il faut en avoir des licenciés, il faut les embaucher. Mais ces gens là, non, ils sont dans l'Éducation nationale. On peut se greffer, se rencontrer, ceci cela, mais ça c'est un métier à part. De toutes façons, je ne vois pas quelqu'un à qui on va demander de faire 25 heures par

semaine de travail passer immédiatement à 35 heures dès le lendemain, il faut quelqu'un qui effectivement ait un autre cursus de pensée. Le français, les mathématiques, ça ne change pas tous les jours ; la conduite ça change tous les jours, donc si vous voulez, la personne qui fait ça, elle doit se recycler. C'est pour ça que je leur dis, à tous mes élèves, passez la licence, demain c'est l'avenir : ou vous voulez être patron d'AE, ou vous passez la licence. parce que demain l'Éducation nationale va avoir besoin de vous, et elle vous embauchera en priorité...[...]... Attendez à l'heure actuelle on paie des gens pour surveiller des gamins dans la cours de l'école, pour qu'ils ne tapent pas sur l'un, sur l'autre, etc., on paie tout un tas de monde pour faire de la répression et tout. Si on dit : allez bon, les 20 dernières années on n'en parle plus, on attaque maintenant et on prend des gamins de 4 ans et on leur raconte certaines choses, et aux autres aussi. Les locaux, on les a. Les élèves, on les a. La seule chose qui manque, c'est les enseignants. Moi je dis, si on veut faire de la SR, c'est là qu'il faut investir et pas ailleurs » [BAFM, centre « indépendant »]

« Pour les APER je ne peux pas dire, mais en termes d'ASSR, jusqu'à présent moi ce que j'ai connu c'est zéro. Vraiment rien. Non, mais c'est comme tout, il faut que ce soit cohérent, on ne peut pas demander aux enseignants de tout faire, c'est pas possible. Travailler en partenariat avec eux ça serait intéressant, mais il faudrait du financement par derrière, c'est simple. Moi je me suis occupé un petit peu de ça pour certains collègues, chaque fois que j'ai essayé, au niveau du primaire on n'a jamais pu obtenir la moindre chose : chaque fois que j'intervenais c'était bénévolement, donc c'était très ponctuel....par le biais du PDASR, maintenant le Conseil Général commence à participer à des actions, oui....et il est un peu plus impliqué ; alors je ne sais pas si c'est tout les conseil généraux ou si c'est particulier au notre, mais le notre s'implique beaucoup plus aujourd'hui dans des actions » [BAFM, centre « indépendant »]

« Moi je me rappelle au tout début quand on allait présenter la conduite accompagnée dans les lycées... [...]... Donc oui, c'était le début, parce que j'ai connu une époque où on n'y rentrait pas dans un lycée ou dans une école, et là on commençait à y rentrer, et justement le professeur principal ou le proviseur nous disait : vous comprenez monsieur, moi on me dit qu'il faut que je parle du sida, il faut que je parle de ceci, et finalement je vais vers ce à quoi je suis le plus sensibilisé : monsieur, le sida, ça fait des ravages, plus encore que l'automobile. Qu'est-ce que vous voulez lui dire ? Il a raison. Et il me dit : si je dois mettre deux heures de ça, il faut que j'enlève deux heures ailleurs, hein, voilà. » [Directeur, centre « intégré »]

« Ce qui est dommage naturellement, c'est que ça ne soit pas pris plus au sérieux par l'Éducation nationale, et je crois que justement on ne s'appuie pas suffisamment sur la force que représentent les enseignants de la conduite pour donner l'impulsion nécessaire dans le système de l'Éducation nationale. Pourquoi finalement est-ce qu'on ne fait pas appel à des spécialistes ? On forme des BEPECASER chaque année qui sont sensibilisés aux problèmes de la SR, qui connaissent exactement les différents domaines didactiques de l'apprentissage et qui sont capables d'intervenir dans les établissements » [BAFM, salarié, centre « intégré »]

« Oui, comme moi je dis toujours : à chacun ses compétences. Aujourd'hui, à l'Éducation nationale, on met à l'intérieur l'ASSR. C'est sûrement bien hein, moi je donne ma vision personnelle, mais quand on voit aujourd'hui qu'ils ont du mal à se faire respecter, qu'ils ont du mal à finir des programmes, des programmes qui sont nécessaires à l'obtention d'un métier plus tard, ou d'un diplôme, je ne vois pas ce que vient faire l'ASSR, surtout dans un registre où on va dire la notion de performance, à l'Éducation nationale, ils l'ont quand même très, très peu. Je veux dire, pour eux, l'ASSR ça va servir à pouvoir conduire un cyclo, ou à pouvoir obtenir le permis de conduire, mais sans se poser avant toute chose la question de bien former justement pour pouvoir adopter un comportement. Ces questions-là, je peux me tromper, mais je ne pense pas qu'ils aient cette notion là. Donc encore une fois, à chacun ses compétences, et on a des gens, les BEPECASER, qui passent des diplômes ; ben quand on passe des diplômes, ben on fait des efforts pour les passer, et je ne vois pas pourquoi pour moi c'est un marché qui doit être laissé aux BEPECASER, c'est à dire à des gens qui sont formés en tant que tels, et qui sont formés toute l'année, c'est à dire qui vont, dans leur fonctionnement, aller à l'encontre des comportements à risque » [Directeur, centre « indépendant »]

« C'est indiscutable, [le continuum éducatif] ça doit aller de la maternelle à la retraite...[...]...mais quand on reçoit quelqu'un de l'extérieur, quand on est à l'école, je veux dire, on marque un point, on marque une étape, on a quelqu'un qui vient pour dire : voilà, l'ASSR qu'est-ce que c'est, voilà pourquoi vous allez en avoir besoin, et montrer et expliquer en fait pour quoi c'est ; et pas se servir, je veux dire, ce qu'ils veulent faire, en faire une étape pour pouvoir s'en servir au niveau pédagogique, au niveau des maths, etc....[...]...Le problème c'est que là on est uniquement dans l'illustration du cours, et qu'on a l'impression qu'au travers de l'illustration en fait on fait de l'éducation routière. Or, dans le terme éducation routière il y a éducation, et l'éducation ça ne se fait pas que sur de l'illustration, hein ; ça a un véritable contenu, c'est

un véritable concept, c'est une véritable façon de faire, etc.... Par contre, le seul bémol moi que j'apporterai quand même, je ne pense pas qu'à l'heure actuelle en tout cas, un simple BEPECASER puisse s'adresser à un public jeune, d'enfants. Voilà. Alors autant ils connaissent bien le public 16 – 25 ans, autant un public plus jeune, là à mon avis, il y aurait des lacunes, et un manque. Donc là, ça nécessiterait une formation complémentaire ; ou alors des gens de formés pour ça ...[...]... [Le permis de conduire à l'école], ça se fait aux États-Unis. Je pense, bon, qu'il y aurait un souci. Je ne sais pas, mais en termes de permis de conduire, tout ce qui est ETG, ça pourrait très bien se faire dans l'Éducation nationale : pour faire passer un code de la route, c'est quand même pas quelque chose de très compliqué ; et puis il suffit de prendre à ce moment là, des enseignants spécialisés, quoi. Non mais le souci de l'ASSR moi, encore une fois, je veux dire on ne demande pas à un prof d'histoire de faire un cours de maths ; alors je ne vois pas pourquoi on demanderait à un prof d'histoire de faire un cours de SR ; c'est là où le bât blesse. Mais à partir du moment où on a des profs, des enseignants spécialisés, un BAFM de niveau II, qui pourrait rentrer à ce moment là dans l'Éducation nationale, je ne sais pas, on peut imaginer tous les scénarios. Là où ça va poser un souci en termes d'EN, c'est plutôt sur la partie pratique : il faut une gestion de véhicule. Je ne sais pas si c'est réalisable. » [BAFM, centre « indépendant »]

« Au niveau l'Éducation Nationale, ça n'est pas nul en matière de SR : il n'y a rigoureusement rien, rien...[...]... On a une expérience qui est en cours là-dessus. Notre gamin est scolarisé dans une petite école, dans un village de 500 habitants, et on a vu avec la directrice qui est d'accord - mais il commence à y avoir des problèmes autres – pour qu'on suive les gamins de la première année de maternelle jusqu'au CM2, qu'on prenne un groupe et qu'on le fasse évoluer dans le cadre de la SR. La première année, pas mal. Après on a demandé un financement, une participation de l'Éducation Nationale. Alors là, ça n'est même pas la peine, on peut toujours rêver...[...]... Donc, deuxième année, pas mal, bien. Et troisième année, c'est cette année, on n'a rien fait. Pourquoi ? Parce que je suis un peu dégoûté, et en plus j'ai été écéuré par le comportement de la directrice qui, lors du deuxième trimestre scolaire, me dit : j'ai reçu ça, de l'Éducation Nationale, comme quoi il faut absolument mettre en place le programme pour l'APER, chose que nous avons commencé il y a deux ans. Seulement elle, lorsqu'on a commencé ça, elle ne s'y intéressait pas, et ensuite on s'est retrouvés seuls sur le terrain avec les gamins, seuls, sans encadrement de l'Éducation Nationale : c'est quand même gravissime d'un point de vue responsabilité civile. Qu'ils nous fassent confiance, ça nous honore, mais il y a quand même des limites. Ce qui veut dire que pendant ce temps-là, les enseignants font autre chose. Et puis le fait qu'elle nous ait relancés alors qu'en début d'année elle ne nous en a pas parlé, j'ai laissé dormir. Et puis dès qu'elle a reçu ce truc, qu'il fallait vraiment mettre l'APER en place, alors là ça a été relance sur relance, sur relance. Mais on ne fera rien cette année, c'est décidé, et d'abord on n'a plus le temps maintenant. L'année prochaine on verra. Et puis en plus, nous, qu'on le fasse bénévolement à l'extrême rigueur, pourquoi pas ...[...]... Donc on est gentils, mais il y a des limites. » [Exploitant, centre « intégré »]

« Là il y aurait une ouverture intéressante pour la profession...[...]... mais ce qui est vrai à l'Éducation Nationale, c'est qu'ils sont ouverts à tout, à condition qu'on le fasse à titre bénévole...[...]... Non et puis c'est pareil si c'est pour faire la veille de l'ASSR, prendre les classes deux par deux pour leur faire un cours de code, moi je n'y vais pas, si c'est pour faire ça, ça c'est pas la peine.... » [Formatrice, centre « intégré »]

« Ca fait un moment que ça se dessine ça, au niveau politique, pour moi, hein, sous couvert de continuum éducatif, etc. Au début, on a dit d'ailleurs, tout au départ, moi quand j'ai travaillé dessus avec Lefèvre, on a dit : ben c'est intéressant parce qu'il faut remonter le socle des BEPECASER pour qu'ils puissent intervenir en milieu scolaire, d'accord ? C'est à dire qu'au lieu de dire aux profs de techno ou de je ne sais pas quoi : bon, ben c'est vous qui vous y collez, là, sur l'ASSR, on ferait appel à la profession. Non. Les profs, c'est pas leur formation. Avec Lefèvre, on avait travaillé à mettre ça en place dans les IUFM, etc., mais l'IUFM ils vont y consacrer deux heures, alors ça veut dire quoi ? que c'est une information qui est donnée, c'est pas une formation...[...]... Moi à mon avis, il y a deux solutions : soit on forme dans l'IUFM, à l'intérieur de l'IUFM on forme des professionnels en SR, et moi à mon avis on n'est pas arrivés au bout parce que c'est quand même... je veux dire la gestion du risque, l'accidentologie, ça nécessite quand même...si on est en train de penser un Master 2 dans ce truc là, c'est que bon, c'est pas simplement 10 heures comme ça à discuter pour avoirs la connaissance....Donc c'est soit ça, ou alors on prend le vivier qu'on a actuellement avec certification, et on fait un contrat avec les conseils généraux pour faire intervenir à part entière dans une matière à part entière sécurité routière, sur des modules de 10 heures, de 15 heures, de 20 heures par année, j'en sais rien, à voir quel est le socle que l'on veut avoir. ...[...]... D'ailleurs ça irait plus dans le sens de la société, qui est une société qui se spécialise qu'une société qui va acquérir sur un individu une connaissance sur laquelle on ne peut pas...[...]... De toutes façons, toutes les professions, les avocats, les

médecins, les machins, ils se sont professionnalisés, à un moment donné ils se sont donnés des spécialisations, et donc on ne peut pas demander aux professeurs des écoles à qui on demande déjà de parler de tout un tas de choses, en plus d'être professionnels dans la SR et dans la gestion du risque..... Par contre, des gens diplômés, je ne sais pas, qui sont passés par la licence ou etc., qui interviendraient dans l'acquisition des savoirs de base, mais qui auraient une bonne assise au niveau de la gestion du risque, et aussi au niveau pédagogique, parce qu'intervenir avec des mêmes de....voilà, ça s'apprend. Est-ce qu'il faudrait qu'ils passent par l'IUFM ces gens –là, c'est à dire qu'ils aient une certification en plus ? Je ne sais pas » [BAFM, centre « indépendant »]

« Et c'est vrai que personnellement je ne verrais pas d'un mauvais œil que des professionnels fassent des cours dans les lycées pour ça, même si ce que je dis ferait sauter au plafond plein de gens. J'en sais rien, est-ce qu'il faut au contraire ouvrir un CAPES sécurité un jour ? Je prends une image là, pour qu'il y ait un petit pourcentage d'enseignants, mais qui soient capables, dans tout établissement de prendre en charge cela : c'est pas du tout l'état d'esprit qui a été adopté. En tout cas, les professionnels aimeraient bien, tous, avoir l'occasion d'exercer leurs compétences autrement que d'apprendre à conduire dans un véhicule dans une AE...[...]... A un moment donné il y a la théorie et la pratique et la meilleure des formations est toujours celle qui mêle les deux, donc on ne peut pas scinder comme ça ; on fait d'abord la théorie, on va apprendre au gars à se comporter, et puis il faut qu'ils aillent se comporter en allant dans un véhicule. Moi, à mon avis, je suis fermement convaincu que l'Éducation Nationale va intégrer dans son système éducatif dès le jeune âge tout ce qui est SR dans la structure. Alors pourquoi ne pas s'appuyer sur la profession, en faisant évoluer les compétences de la profession s'il le faut. Bien qu'il y ait déjà dans certains réseaux de telles évolutions. Aujourd'hui le problème, c'est qu'on n'a pas de validation qui est mise en place. Le principe de faire des validations partielles, par unités de valeur, me paraîtrait très bien...[...]... Moi je vous dis, je viens d'un secteur de formation où on fait appel à des professionnels, c'est pas le formateur qui fait tout, hein, il n'y a que dans l'AE qu'on voit ça, oui. Oui, mais parce que le système est bloqué comme ça, quoi. Moi je suis tout à fait pour l'évolution du système. Vous savez que les formations BEPECASER qui additionneraient les compétences complémentaires qui permettraient au candidat enseignant d'acquérir des compétences qui lui permettent d'intervenir dans les différents domaines, ça serait idéal. Et à ce moment là, on l'intégrerait totalement dans un système d'alternance. Un diplôme de base qui lui permette dès le départ d'enseigner sur des enseignements de base ; et ensuite petit à petit évoluer dans les deux ans pour pouvoir faire autre chose, ça serait l'idéal, quoi. Mais vous savez, il faudra bien accoler à un moment la profession et l'Éducation Nationale. Il y a ce problème de finances auquel il faudra trouver une solution, quoi. Alors aujourd'hui, comment on va financer ? De plus en plus, le candidat qui voudra se former voudra de moins en moins se former parce que ça coûte trop cher. Alors il faudra bien à un moment donné qu'on finisse par prendre des mesures pour qu'il y ait une prise en charge, au moins partielle, du système. Et à ce moment il faudra bien le confier à quelqu'un. Et on va le confier à qui ? On va le confier à des entreprises totalement privées, totalement indépendantes. Il faudra bien qu'à ce moment là, si vous voulez, on labellise ces entreprises ; refaire ce qui existe, c'est totalement idiot : demander à l'Éducation Nationale de re-former des gens pour...c'est totalement idiot. Peut-être que dans la profession il y a des gens qui savent faire, et dès aujourd'hui il faudrait essayer de les accoler pour peut-être qu'il y ait un partenariat qui permette de faire travailler les écoles directement dès le jeune âge sur ces aspects spécifiques. Mais c'est vrai qu'il faut faire évoluer aussi la profession dans la pédagogie, parce qu'on tombe dans des schémas où la pédagogie pour des enfants n'est pas la même que pour des adultes. Mais je pense que dans la profession il y a des gens qui sont capables d'intéresser l'Éducation nationale...[...]... A mon avis, si vous voulez, je ne sais pas ce que vous ont dit ceux que vous avez interviewés, je ne sais pas si ils étaient dans le ton de ce que je dis, mais je vais être dur avec la profession. Je pense qu'on est dans une profession dont ne peut pas vivre, sauf les grosses structures. Moi le permis voiture, c'est accessoire. Donc moi je pense si vous voulez qu'à un moment donné, le permis leur convient en l'état parce que leur formation ne leur permet pas de raisonner autrement, leurs compétences ne leur permettent pas de raisonner autrement. Parce que si à un moment donné on fait évoluer leur profession, il faut faire évoluer parallèlement les deux, mais il faudra du temps, quoi. Mais à mon avis, je vais être encore plus sévère : si la profession n'évolue pas, et si les choses n'évoluent pas dans le temps, il faudra bien régler le problème, c'est l'Éducation nationale qui récupèrera tout. Si la profession n'est pas en capacité réellement de faire un travail de fond, il faudra bien qu'à un moment donné ils forment des gens à l'Éducation nationale, comme ça se passe dans certains pays, d'ailleurs ...[...]... Apparemment ça ne marche pas, ça ne peut pas marcher. Ce qu'il se passe en règle générale, c'est que les enseignants mettent un truc vidéo à la télé, les gens regardent, et en finale ils ont leur truc. Alors a priori, c'est vrai, le continuum éducatif, il faut que ça rentre dans un système éducatif classique dès le jeune âge si l'on veut que ça devienne un comportement citoyen, si vous voulez, dès le départ, on est effectivement dans le

comportement citoyen, parce que si on parle de comportements, quoi de mieux que la route pour justement... parce que le code de la route c'est quoi ? C'est un code de bonne conduite. La problématique c'est qu'on ne veut pas faire faire des choses importantes à des gens qui n'ont pas envie de les faire. Ou alors il faut réformer en profondeur l'éducation nationale. Mais aujourd'hui, l'éducation nationale dès qu'ils ne sont pas d'accord, ils se mettent en grève, alors....[...]... Non, a priori il ne faut pas refaire ce qui existe : à partir du moment où il y a des gens qui savent faire, pourquoi aller re-former des gens ? Je trouve ça illogique »
[Exploitant, centre « intégré »]

5. CONCLUSION

L'état des lieux des centres de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière réalisé par le Lest et le Céreq a délibérément privilégié l'écoute et la restitution des opinions des acteurs de la formation professionnelle sur leurs pratiques, leur contexte, les règles qui les encadrent et les perspectives dans lesquelles il souhaitent les inscrire. Une fois n'est pas coutume : rarement consultée en tant que telle sur des évolutions réglementaires qui les concernent pourtant – et certains s'en plaignent – cette frange spécifique de la profession se différencie, à plus d'un titre, de la masse des exploitants et des enseignants en école de conduite et de sécurité routière.

D'abord, la plupart des BAFM et des formateurs rencontrés – et bien des exploitants de centres de formation aussi, fussent-ils même « intégrés » dans une ECSR – gardent une distance respectable vis à vis des pratiques des écoles de conduite et de sécurité routière, observant par exemple avec un regard critique la faible implication de certaines d'entre elles dans la sensibilisation et la formation « théoriques » des conducteurs, soit à l'occasion des « cours de code », soit lors des rendez-vous pédagogiques dans le cadre de la conduite accompagnée. D'une manière générale, ils ressentent un décalage patent entre leurs efforts pour organiser des programmes de formation pertinents et les pratiques professionnelles réelles de leurs élèves une fois modelés par l'organisation et les conditions du travail en école de conduite et de sécurité routière.

Ensuite, ces formateurs là se distinguent des ECSR par le type et le champ de leur activité propre. La formation d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière occupe rarement les formateurs en centre tout au long de l'année – ni même chaque année – à temps complet et ne procure pas non plus, la plupart du temps, un revenu annuel suffisant. La majorité des acteurs dans ce champs ont donc une activité professionnelle beaucoup plus diversifiée que la plupart des formateurs au permis de conduire, complétant leur emploi du temps par des interventions en stages de rattrapage de points, par de la formation post-permis en entreprise, par des formations d'ambulanciers, de chauffeurs de taxis ou de poids lourds, ou encore par des leçons de conduite. Leurs points de vue sur la profession, sur la sécurité routière et sur la pédagogie de la conduite et de la sécurité routière sont donc différents aussi parce que leur champ d'expérience professionnelle est beaucoup plus diversifié, que ce soit en termes de publics, d'objectifs ou de contenus pédagogiques.

Une profession mal représentée au sein du monde des auto-écoles, et qui regrette de fonctionner « en vase clos »

D'autres indices de différenciation de ce groupe au sein de la profession sont apparus au cours de l'enquête. S'estimant peu ou mal représentés par les instances professionnelles, ne pesant que d'un faible poids dans les décisions importantes – à telle enseigne qu'ils n'ont jamais pu obtenir la reconnaissance par l'éducation nationale du diplôme, très sélectif, qu'ils ont dû acquérir pour pouvoir exercer leur métier, le BAFM -, les formateurs de formateurs avouent parfois se sentir isolés, non seulement de l'extérieur (milieu de la formation en général) mais encore au sein même de la profession des enseignants de la conduite. Isolement marqué à la fois par leur éloignement des instances décisionnelles (ministère, mais aussi organisations professionnelles) et par des conditions économiques d'exercice professionnel qui les conduisent, bien souvent, à enseigner « en vase clos ». Car l'économie des centres de formation – en particulier des plus petits d'entre eux et des plus incertains en termes de fréquentation du public – est peu favorable à la constitution d'équipes pluridisciplinaires élargies et ouvertes sur d'autres champs de connaissances (pédagogie, sciences de l'éducation, psychologie, accidentologie, addictologie, etc.). Dans le cas le plus fréquent, un seul enseignant assure, de bout en bout, l'ensemble du programme de formation. Mais même si ils s'y sentent parfois isolés, les formateurs sont donc aussi cantonnés dans la profession, qui étalonne indirectement leur performance pédagogique en évaluant leurs propres élèves et au sein de la quelle se fait en général la réactualisation de leurs propres connaissances. Armés des connaissances acquises lors de leur formation initiale – relativement courte – ils doivent en quelque sorte se « débrouiller tout seuls » pour construire le matériel et les contenus pédagogiques nécessaires à leur enseignement. La réactualisation de leurs connaissances, leur formation continue, est assurée par leurs pairs – on retrouve là l'idée du « vase clos ». Et

lorsqu'il y a contrôle du centre, celui-ci est en général de type administratif mais ne leur apporte que très rarement le suivi et surtout le soutien pédagogique qui leurs font défaut.

En dehors de ces quelques traits caractérisant leur position spécifique dans le champ professionnel, les formateurs en centre ne constituent pas pour autant un groupe homogène. Les conditions de l'activité varient d'un centre de formation à l'autre, selon sa taille, selon son « intégration » ou non dans une école de conduite et de sécurité routière, selon sa localisation géographique, etc. Les méthodes et les contenus pédagogiques ne sont unifiés que par leur soumission à un programme et à un examen normés, car en fonction de ses compétences et de ses préférences particulières l'enseignant met l'accent sur tel ou tel aspect de la formation (aspect pratique de la conduite, aspect théorique de la pédagogie, etc.) ou sur telle ou telle matière (mécanique, droit, physique, accidentologie, psychopédagogie, etc.). D'un centre à l'autre, les publics formés ne sont pas non plus homogènes, que ce soit par exemple du point de vue de l'âge ou par rapport à leur niveau de formation initiale. Ces éléments de différenciation des expériences se traduisent dans l'enquête par une hétérogénéité des opinions des enseignants et des responsables de centres sur les différents sujets abordés et, en particulier, sur les évolutions souhaitables du système de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière vers une meilleure sécurisation des pratiques des titulaires du permis de conduire.

Cette hétérogénéité des analyses et des propos recueillis ne permet certainement pas de déboucher sur la vision d'une architecture cohérente du système « idéal » de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière. Elle le permet d'autant moins que, dans cette démarche prospective, les professionnels rencontrés ne possèdent pas toutes les clés d'entrée dans ce système : même si ils ont une opinion là-dessus, ils butent en particulier sur la question, cruciale, de la finalité du système de formation en se demandant, tel l'un d'entre eux : « que veut-on faire du permis de conduire ? ». Ainsi doit-on se contenter, en conclusion de ce travail, de relever, parmi les éléments du système actuel, ceux qui font l'objet des critiques, des réserves ou des approbations les plus consensuelles.

Une exigence d'amélioration du niveau des élèves moniteurs, atténuée par la crainte de réduire le vivier des candidats

Une des premières préoccupations des enseignants aujourd'hui concerne l'aptitude du public qu'ils ont à former à assimiler l'ensemble du programme sur une période très courte – bien inférieure à l'année – et à affronter, au terme de la formation, les épreuves d'examen (notamment la synthèse en admissibilité et le mémoire en admission). Or les normes de sélection des élèves actuellement en vigueur (diplôme de niveau V ou épreuve de contrôle de niveau) ne semblent plus permettre de garantir cette aptitude. Sans réunir l'unanimité des enseignants, l'idée d'une entrée en formation au niveau bac est assez largement admise. Avec toutefois deux craintes. Celle de voir ainsi rejetés de cette formation des élèves pourtant potentiellement adaptés au métier d'ECSR mais ne satisfaisant pas ce critère de réussite scolaire – somme toute, très approximatif comme indicateur de compétences. Celle aussi de rabougir exagérément l'assise du recrutement : d'après l'enquête en effet, la moitié des entrants en formation n'ont pas le baccalauréat. Ces deux objections pourraient être levées par la mise en place d'un contrôle de niveau particulièrement exigeant et bien adapté au métier d'ECSR.

La seconde préoccupation concerne le mode financement des formations. Tout en approuvant la montée en puissance des financements publics (conseils généraux, Assedic, etc.), les centres dénoncent généralement l'inadéquation des critères d'attribution des places en formation utilisés par les différents organismes financeurs (niveaux scolaires exigés particulièrement bas, obligation de séparer les classes d'élèves financés par les conseils régionaux, etc.) et une certaine opacité « politique » dans le choix des centres de formation, contribuant à biaiser la concurrence entre les centres. D'un autre côté, les financements par la branche professionnelle se heurtent, d'une part à la faiblesse de ses ressources (entreprises très petites), d'autre part à l'inadaptation des contrats de professionnalisation à la formation aux métiers de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, le salarié en formation n'étant pas autorisé à enseigner la conduite avant d'avoir obtenu son diplôme. Ces deux aspects du financement des formations méritent une réflexion plus approfondie et une concertation conjointes de la part de la profession et des pouvoirs publics avec les deux objectifs suivants : préciser mieux aux organismes publics financeurs les pré-requis, les exigences et les conditions de production de la formation au BEPECASER ; examiner les conditions de « rentabilisation » d'un contrat de professionnalisation pour les entreprises de la branche.

Un relèvement souhaitable du niveau théorique de l'enseignement de la sécurité routière, en décalage avec les pratiques de terrain des ECSR

Quant aux programmes de formation aux métiers d'ECSR, deux tendances se dessinent au sein des centres. D'une part, la durée des formations, si elle permet en général de « faire passer le programme », ne garantit en aucun cas que le lauréat ait eu le temps d'en assimiler véritablement le contenu et, partant, qu'il puisse être opérationnel en tant qu'enseignant de la conduite et de la sécurité routière à son terme. L'allongement de cette durée, mais aussi un autre partage dans le temps des phases de formation théorique, de formation pratique et d'évaluation, sont bien mis en question sans que se dessinent très nettement des schémas directeurs précis et consensuels. D'autre part, une fraction importante des enseignants serait plutôt favorable à un certain étoffement de la formation théorique dans les programmes en réponse à notre question récurrente : « comment élever l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière vers les objectifs pédagogiques définis par les niveaux 3 et 4 de la matrice « Gadget » (objectifs de déplacement et objectifs généraux de vie) ? ». Mais cette position mérite d'être nuancée de deux façons. Tout d'abord la majorité des interlocuteurs rencontrés dans le cadre de l'étude n'ont qu'une connaissance lointaine et approximative du rapport Prédit de 1999 définissant lesdits objectifs pédagogiques ; si bien que l'enrichissement souhaité de la formation « théorique » des ECSR se trouve souvent sans objectif très précis et au contenu vague : « psychopédagogie », « pédagogie des enfants et adolescents », « accidentologie », « addictologie », etc. En même temps, bon nombre d'enseignants doutent de l'usage qui pourrait être fait de ces apports « théoriques » dans les écoles de conduite et de sécurité routière. A l'appui de cette incertitude, ils citent le plus souvent la faible utilisation des « cours de code » comme moment pédagogique crucial pour l'éducation du futur conducteur ou encore la mauvaise gestion, en général, des rendez-vous pédagogique, moment privilégié de la pédagogie de la sécurité routière.

Concernant l'examen et l'évaluation des candidats, le principal sujet de polémique – là, la profession n'est pas du tout homogène – concerne la nécessité de conserver ou non le mémoire, non seulement comme épreuve éliminatoire mais aussi comme activité lourde – elle occupe l'élève tout au long de son cursus de préparation à l'admission – et donc perturbant l'implication de l'élève dans la formation. Est d'ailleurs évoquée par quelques-uns l'hypothèse d'un maintien de cette épreuve, non plus dans le cadre de l'examen actuel (qui ne serait plus que la première étape d'un cursus), mais comme mode de validation définitive de l'aptitude à enseigner après une période d'exercice professionnel « probatoire ». Mises à part des critiques éparses sur la composition et la compétence des jurys d'examen, sur la localisation géographique des centres d'examen et sur les durées des épreuves (pratiques et/ou théoriques) l'architecture de l'examen paraît plutôt convenir à tous ceux qui souhaitent le conserver comme moment unique d'évaluation. Cependant, la réflexion sur une évaluation en plusieurs étapes – voire en continu, au moins sur les premières années de la vie professionnelle – mériterait d'être poursuivie, en particulier dans le cadre de la recherche de solutions viables aux contrats de professionnalisation.

Enfin, les rapports des enseignants en centre de formation avec l'éducation nationale sont ambivalents. D'un côté, forte est bien souvent leur promptitude à dénoncer le faible niveau en français, en écriture, en lecture et en capacité de rédaction des élèves qui en sont issus, ou encore à mettre en doute les réelles capacités pédagogiques d'évaluation de ceux qui représentent l'institution dans les jurys d'examen BEPECASER ou lors des contrôles des centres. Mais d'un autre côté est plutôt valorisée l'institution en tant qu'instance de validation et de reconnaissance des diplômes auxquels ils préparent. Quant à penser autrement et de manière cohérente l'ensemble de l'architecture de ces diplômes pour permettre leur reconnaissance (BEPECASER, BAFCRI, BAFM), ils y sont finalement assez peu préparés. Une chose est certaine et rallie la majorité d'entre eux : le continuum éducatif, reconnu comme nécessaire pour faire progresser la sécurité routière mais dont l'efficacité sous sa forme actuelle n'a pas été évaluée, ne devrait pas être confié à l'éducation nationale mais à la profession. Moyennant toutefois une amélioration de la formation des enseignants en direction de l'intervention auprès de jeunes et très jeunes élèves.

SIGLES

AAC	Apprentissage anticipé de la conduite
ANFA	Association nationale pour la formation de l'automobile
ANPER	Association nationale pour la promotion de l'éducation routière
APER	Attestation de première éducation à la route
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière
BAFCRI	Brevet d'animateur pour la formation des conducteurs récidivistes d'infractions
BAFM	Brevet d'animateur à la formation de moniteurs
BEATEP	Brevet d'État d'animateur technicien de l'éducation populaire et de la jeunesse
BEPECASER	Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière
BSR	Brevet de sécurité routière
CIF	Congé individuel de formation
CPC	Commission professionnelle consultative
CNAM	Caisse nationale d'assurance maladie Centre national des arts et métiers
CNCP	Commission nationale de la certification professionnelle
CNESER	Centre national de l'enseignement supérieur et de la recherche
CNPA	Conseil national des professions de l'automobile
CNSR	Conseil national de sécurité routière
CQP	Certificat de qualification professionnelle
CSECAOP	Conseil supérieur de l'enseignement automobile et de l'organisation de la profession
DECESF	Diplôme d'État de conseiller en économie sociale et familiale
DIF	Droit individuel à la formation
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routière
ECF	École de conduite française
ESCR	École de conduite et de sécurité routière Enseignant de conduite et de sécurité routière
FARE	Fédération des associations de la route pour l'éducation
FNEC	Fédération nationale des enseignants de la conduite
FONGECIF	Fonds de gestion du congé individuel de formation
GDE	Goals of driver education
IDSR	Intervenant départemental de sécurité routière
INSERR	Institut national de sécurité routière et de recherches
IPCSR	Inspecteur permis de conduire et sécurité routière
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière

RNCP	Répertoire national des certifications professionnelles
SNECER-UNSA	Syndicat national des enseignants de la conduite et de l'éducation routière-Union nationale des syndicats autonomes
UFR	Unité de formation et de recherche
UNIDEC	Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite
UNIC	Union nationale des indépendants de la conduite
VAE	Validation des acquis de l'expérience

ANNEXES

- Questionnaire
- Courrier du 5 janvier 2007
- Courrier du 9 février 2007
- Grille d'entretien

**ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE POUR UNE MEILLEURE
CONNAISSANCE DES CENTRES DE FORMATION**

Ce questionnaire doit être rempli de préférence conjointement par le directeur du centre et le responsable pédagogique et renvoyé avant le 29 janvier 2007. Conformément à leurs règles déontologiques, les chercheurs du LEST et du CEREQ, en toute indépendance, garantissent l'anonymat complet de vos réponses.

1. *Lorsque la place prévue pour la réponse à certaines questions ouvertes ne vous paraît pas suffisante, vous pouvez prolonger votre commentaire sur feuille libre en prenant bien soin de la référer très précisément à la partie du questionnaire concernée.*

1- CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'ETABLISSEMENT

- **Région administrative d'implantation du centre :**
- **Taille approximative de la commune d'implantation:**.....
- **Date du premier agrément préfectoral du centre (le plus ancien) pour le BEPECASER :**.....
- **Date du dernier renouvellement préfectoral du centre (le plus récent) pour le BEPECASER :**.....
- **Date de la première formation pour le BAFM (la plus ancienne) :**
- **Date de la dernière formation pour le BAFM (la plus récente) :**
- **Votre centre organise-t-il la formation BEPECASER ?** **oui** **non**
Si oui : * chaque année ? * occasionnellement ?
- **Votre centre organise-t-il la formation BAFM ?** **oui** **non**
Si oui : * chaque année ? * occasionnellement ?

- **Quelles sont éventuellement les autres formations dispensées par le centre ?**
 - **Formation théorique au permis de conduire :** **oui** **non**
 - **Formation pratique au permis de conduire :** **oui** **non**
 - **Rendez-vous pédagogiques de l'AAC :** **oui** **non**
 - **Cours de sécurité routière :** **oui** **non**
 - **Formations du groupe lourd (Fimo, Fcos, CFP, logistique, matières dangereuses) :**..... **oui** **non**
 - **Formation de chauffeur de taxi, cariste, ambulancier.....** **oui** **non**
 - **Formation aux permis bateaux :**..... **oui** **non**
 - **Préparation au concours d'inspecteur :**..... **oui** **non**
 - **Autres formations (précisez)**

• **Parc de véhicules :**

Nombre de véhicules	Servant à la préparation au	Servant à la préparation au	Affectés à d'autres usages ou à d'autres	Total du parc de véhicules

	BEPECASER	BAFM	formations	
- légers
- deux roues
- groupe lourd
Total

• **Votre centre dispose-t-il du type de matériels suivants :**

- **Matériel multimédia :** **oui** **non**
- **Ordinateurs à disposition des stagiaires.....** **oui** **non**
- **Caméscope :** **oui** **non**
- **Simulateur d'alcoolémie, lunettes... :**..... **oui** **non**
- **Simulateur de conduite :** **oui** **non**
- **Simulateur de perte d'adhérence ou de dérapage, freinographe :** **oui** **non**
- **Réascope, réflexomètre :** **oui** **non**
- **Ergovision, visiotest :** **oui** **non**
- **Planches de signalisation :** **oui** **non**
- **Coupes de moteur :** **oui** **non**
- **Maquettes :** **oui** **non**
- **Atelier de mécanique ou partenariat avec école de mécanique :** **oui** **non**
- **Aire d'exercices hors circulation :**
 - * **véhicules légers :** **oui** **non**
 - * **deux roues :** **oui** **non**
 - * **poids lourds :** **oui** **non**
- **Autres (préciser) :**

• **Nombre de salariés du centre (2006) :**

- **Total salariés au 31/12/2006**

Dont :

* **Nombre de salariés des services généraux (secrétariat, administration, gestion, entretien,...) :**.....

* **Nombre de formateurs à temps complet :**

Nombre de formateurs	En CDI	En CDD	Vacataires	Exploitants	Total
Titulaires du BEPECASER (ou diplôme équivalent)
Titulaires du BAFM
Autres qualifications

* **Formateurs à temps partiel :**

Nombre de formateurs	En CDI	En CDD	Vacataires	Exploitants	Total
Titulaires du BEPECASER (ou diplôme équivalent)
Titulaires du BAFM
Autres qualifications

* Total de formateurs en équivalent temps plein :

- **Combien de fois votre centre a-t-il été contrôlé au cours des dernières années ?**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de contrôles

- **Quels sont les professionnels qui ont réalisé le dernier contrôle de votre centre de formation ?**

(par exemple, délégués à l'éducation routière, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, représentants de l'éducation nationale, agents de la préfecture, de la police, de la gendarmerie, etc....) ? :

.....

- **Sur quels aspects des pratiques professionnelles ont porté le (ou les) contrôle(s) en 2006 ?**

(plusieurs réponses possibles)

- Administratifs oui non
- Pédagogiques oui non
- Autres (préciser) :

- **Avez-vous été prévenu à l'avance du contrôle ? oui non**

Si oui : combien de temps à l'avance :

- **Avez-vous reçu un commentaire écrit suite au contrôle effectué ? oui non**

2- FORMATION AU BEPECASER

Toutes les questions portent sur la session 2006, à l'exception de quelques questions qui portent sur les 3 dernières sessions.

- **Dispensez-vous des formations pour la préparation aux épreuves suivantes du BEPECASER ? :**

- contrôle de niveau :oui non
- admissibilité :oui non
- admission :oui non
- mention « deux roues » :oui non
- mention « groupe lourd » :oui non

- **Combien de formateurs participent à chacun des types de formation suivants et quelles sont leur qualifications ?**

✓ **Formations aux épreuves de contrôle de niveau du BEPECASER**

Nombre de formateurs à temps plein :

Nombre de formateurs à temps partiel :

Répartition des formateurs par qualification (1) :

.....

.....

✓ **Formations aux épreuves d'admissibilité du BEPECASER**

Nombre de formateurs à temps plein :

Nombre de formateurs à temps partiel :

Répartition des formateurs par qualification (1) :

.....

.....

✓ **Formations aux épreuves d'admission du BEPECASER**

Nombre de formateurs à temps plein :

Nombre de formateurs à temps partiel :

Répartition des formateurs par qualification (1) :

.....

.....

✓ **Formations aux mentions « deux roues » du BEPECASER**

Nombre de formateurs à temps plein :

Nombre de formateurs à temps partiel :

Répartition des formateurs par qualification (1) :

.....

.....

✓ **Formations aux mentions « groupe lourd » du BEPECASER**

Nombre de formateurs à temps plein :

Nombre de formateurs à temps partiel :

Répartition des formateurs par qualification (1) :

.....

.....

(1):Par exemple : BAFM, BEPECASER, Psychologue, professeur de français, professeur de mathématiques, technicien automobile, etc.....

• **Quel est le nombre de stagiaires formés sur les 3 dernières sessions en vue du BEPECASER ?**

Nombre de stagiaires	2004	2005	2006
Contrôle de niveau
Admissibilité
Admission
Mention « deux-roues »
Mention « groupe lourd »

- **Organisez-vous une sélection préalable des élèves avant l'entrée en formation au contrôle de niveau et à l'admissibilité ?** oui non

- Si oui, avec quel mode de sélection ?

	Test de connaissance générale	Test de connaissance professionnelle	Test de conduite	Entretien individuel et/ou de groupe
Contrôle de niveau	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
Admissibilité	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>

- **Quel est le niveau scolaire des stagiaires entrés en formation BEPECASER ?**

(merci de remplir le tableau ci-dessous)

Répartir le nombre de stagiaires	Aucun diplôme	BEPC seul	Diplôme professionnel niveau 5 (CAP/BP/ autres)	1ere ou terminale, sortie sans diplôme	Bac général ou bac pro *	Bac + 2 validé BTS/DUT/ DEUG ..)	Bac + 3 et au delà
Contrôle de niveau
Admissibilité
Admission
Mention « deux-roues »
Mention « groupe lourd »

* y compris premier cycle universitaire non validé

- **Quel est l'âge des stagiaires entrés en formation ?**

Répartir le nombre de stagiaires	18/25 ans	26/35 ans	36/45 ans	46/60 ans
Contrôle de niveau
Admissibilité
Admission

- **Combien de véhicules ont été mis à la disposition des formateurs pour la préparation des épreuves au BEPECASER ?**

	Nombre de véhicules
Admission (voitures)	...
Mention « deux-roues » (motocyclettes)	...
Mention « groupe lourd » (véhicules de transport de marchandises et véhicules de transport de personnes)	...

- **Quel est le volume d'heures de formation dispensées au BEPECASER ?**

Préparation à :	Nombre d'heures
Contrôle de niveau
Admissibilité
Admission
Mention « deux-roues »
Mention « groupe lourd »

- **Quel est le volume d'heures de formation dispensées, par discipline, pour les épreuves d'admission au BEPECASER ?**

	Nombre d'heures
Psychopédagogie	...
Perfectionnement de la conduite personnelle, utilisation des doubles commandes	...
Conduite commentée	...
Pédagogie sur véhicule	...
Pédagogie en salle	...
Sécurité routière (comportement du conducteur, facteurs de l'insécurité routière, moyens de lutte mis en œuvre, équipement, infrastructure, statistiques)	...
Réglementation routière	...
Réglementation professionnelle et civique	...
Assurances	...
Droit du travail, Convention collective	...
Technologie automobile	...
Méthode d'élaboration du mémoire, techniques d'entretien	...
Autres (à préciser) :
.....	...

- **Quel volume d'heures de formation est dispensé par discipline, pour les mentions au BEPECASER ?**

	Mention « deux roues »	Mention « groupe lourd »
Psychopédagogie
Maîtrise du véhicule sur aire fermée à la circulation
Conduite personnelle en circulation
Pédagogie de la conduite hors et en circulation

Sécurité routière (comportement du conducteur, facteurs de l'insécurité routière, moyens de lutte mis en œuvre, équipement, infrastructure, statistiques)	...	...
Réglementation routière spécifique	...	...
Assurances	...	...
Réglementation professionnelle et civique	...	...
Législation du travail	...	...
Technologie spécifique	...	...
Techniques d'entretien	...	...
Autres (à préciser)..... .....	...	...

• **A quelle période sont organisés les stages BEPECASER en entreprise ?**

Périodes des stages	Nombre de stages	Durée des stages
En début de formation
En milieu de formation
En fin de formation
1 ou 2 journées par semaine

• **Où sont organisés les stages BEPECASER en entreprise ?**

Lieux des stages	Nombre de stages
Dans une seule école de conduite
Dans plusieurs écoles de conduite (indiquez le nombre)
Uniquement dans l'école ou les écoles rattachées au centre de formation

• **Organisez-vous pour tous les candidats des stages dans d'autres organismes de Sécurité Routière ?**

oui non

- Si non, indiquez la proportion moyenne de stagiaires effectuant de tels stages ?

(par ex. 80 %, 50 %....)

- Si oui, indiquez les lieux (Exemple : Pompiers, préfecture, DDE...) et la durée du stage (nombre d'heures) :

.....
.....

• **De quel temps les candidats disposent-ils pour effectuer les recherches et entretiens nécessaires pour l'élaboration du mémoire (nombre d'heures) :**

○ En plus des stages en organismes de sécurité routière :

○ A la place de tout ou partie des stages en organismes de sécurité routière

• **Quel est le prix de la formation pour les stagiaires BEPECASER ?**

	Montant (en euros)
Contrôle de niveau
Admissibilité
Admission
Mention « deux roues »
Mention « groupe lourd »

• **Comment est organisée la prise en charge des stagiaires BEPECASER ?**

Répartir le nombre de stagiaires	Financement personnel	Conseil régional	Fongecif	Assedic	Anfa	Autres (à préciser)
Contrôle de niveau
Admissibilité
Admission
Mention « deux roues »
Mention « groupe lourd »

• **Avez-vous déjà accueilli des stagiaires sous contrats en alternance ?.....** oui non

Si oui, combien au total entre 2001 et 2005 ?

• **Combien avez-vous eu de contrat de professionnalisation lors de la session 2006 ?**

.....

• **Quel est le bilan de placement des stagiaires dans les trois mois après l'admission ? (exemple de la promotion 2005)**

	Nombre de stagiaires
Salariés en CDI dans la profession
Salariés en CDD dans la profession
Salariés (CDD ou CDI) en dehors de la profession *
Formation complémentaire dans la profession
Autres formations ou reprises d'études
Demandeurs d'emploi

* **Pour les salariés en dehors de la profession, fournir quelques exemples d'emplois :**

.....
.....

VOS ATTENTES QUANT A L'ORGANISATION DE LA FILIERE BEPECASER :

- Souhaiteriez-vous voir apporter des modifications tant pour la formation que pour l'examen?**

oui non

- Si oui lesquelles (plusieurs réponses possibles) :

	Attentes
Quant au niveau scolaire exigé à l'entrée de la formation
Quant à la durée et l'étalement de la formation
Quant à l'organisation de l'alternance (durée, statut du stagiaire...)
Quant à l'acquisition du diplôme par unités capitalisables pour permettre notamment la mise en place de la VAE
Quant au contenu de la formation
Quant à la création de spécialisations supplémentaires (formations post-permis en direction des jeunes, des seniors, des salariés d'entreprises, formations en direction de publics en difficultés, handicapés...)
Quant à la durée, la forme et le contenu des épreuves de l'examen du BEPECASER

- Citez par ordre de priorité les compétences que vous souhaitez que détiennent vos stagiaires en fin de formation pour être de bons professionnels :**

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....

- **Autres libres suggestions :**

.....

3- FORMATION AU BAFM

Toutes les questions portent sur la session 2005 (ou la dernière session de formation au BAFM), à l'exception de quelques questions qui concernent les 3 dernières sessions.

- **Quel est le nombre de stagiaires formés sur les 3 dernières sessions au BAFM ?**

Nombre de stagiaires formés	Année 200....	Année 200.....	Année 200....
Admissibilité
Admission

- **Combien de formateurs participent à la formation et quelles sont leurs qualifications ?**

✓ **Formations aux épreuves d'admissibilité du BAFM**

Nombre de formateurs à temps plein :

Nombre de formateurs à temps partiel :

Répartition des formateurs par qualification (1) :.....

.....

✓ **Formations aux épreuves d'admission du BAFM**

Nombre de formateurs à temps plein :

Nombre de formateurs à temps partiel :

Répartition des formateurs par qualification (1) :.....

.....

(1):Par exemple : BAFM, BEPECASER, Psychologue, professeur de français, professeur de mathématiques, technicien automobile, etc.....

- **Organisez-vous une sélection préalable des élèves avant l'entrée en formation BAFM ?**

oui **non**

- Si oui, avec quel mode de sélection ? (plusieurs réponses possibles)

	Test de connaissance générale	Test de connaissance professionnelle	Entretien individuel et/ou de groupe	Autre (précisez)
Admissibilité	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>

- Quels sont les diplômes acquis (en formation initiale ou en formation continue) par les stagiaires BAFM en dehors du BEPECASER ?

Répartir le nombre de stagiaires	CAP/BEP	Bac pro	Bac général	DEUG	BTS/DUT	Licence	Maitrise et +
Admissibilité
Admission

- Quel est l'âge des stagiaires entrés en formation BAFM ?

Répartir le nombre de stagiaires	18/25 ans	26/35 ans	36/45 ans	46/60 ans
Admissibilité
Admission

- Comment est organisée la prise en charge des stagiaires en BAFM ?

Répartir le nombre de stagiaires	Financement personnel	Conseil régional	Fongecif	Plans de formation entreprise	Assedic	Anfa	Autres (précisez)
Admissibilité
Admission

- Quel est le volume d'heures de formation dispensées, par discipline, pour les épreuves d'admissibilité au BAFM session 2005 ?

	Nombre d'heures
Droit :	...
- civil,
- administratif
- pénal
- du travail
Technique automobile
Réglementation routière
Psychologie des conducteurs.....	...
Pédagogie de la conduite et de la sécurité routière :	

- modèles théoriques du système de la circulation .....	...
- modèles théoriques du comportement des conducteurs.....	...
- concepts et pratiques pédagogiques.....	...
- analyse des accidents de la route.....	...
- étude des mesures de prévention.....	...
- analyse critique d'une leçon de conduite à un élève conducteur	...
- leçon théorique à de futurs enseignants de la conduite et de la sécurité routière.....	...
Psychopédagogie .....	...
Autres (à préciser) : .....	...
.....	...

- **Quel est le volume d'heures de formation dispensées, par discipline, pour les épreuves d'admission au BAFM session 2005 ?**

	Nombre d'heures
Droit :	...
- civil,
- administratif
- pénal
- du travail
Technique automobile
Réglementation routière
Psychologie des conducteurs.....	...
Pédagogie de la conduite et de la sécurité routière :	
- modèles théoriques du système de la circulation
- modèles théoriques du comportement des conducteurs.....	...
- concepts et pratiques pédagogiques.....	...
- analyse des accidents de la route.....	...
- étude des mesures de prévention.....	...
- analyse critique d'une leçon de conduite à un élève conducteur	...
.....	...
- leçon théorique à de futurs enseignants de la conduite et de la sécurité routière.....	...
Psychopédagogie
Autres (à préciser) :
.....	...

- **Organisez-vous des formations au BAFM**
 - **uniquement par correspondance ?**.....oui non
 - **par correspondance et dans le centre de formation ?** oui non
 - **uniquement dans le centre de formation ?**.....oui non

- **Avez-vous déjà organisé des formations au BAFM personnalisées pour un ou plusieurs candidats ?**

oui non

 - **Si oui, précisez votre mode d'organisation :**.....
.....
.....
.....

- **Avez-vous déjà accueilli des stagiaires BAFM sous contrats en alternance ?**

oui non

 - **Si oui, combien au total entre 2001 et 2005 ?**

- **Combien avez-vous eu de contrat de professionnalisation en BAFM lors de la dernière session (200.. ?)**
.....

- **Sur les sortants de vos deux dernières promotions de BAFM, à votre connaissance, combien interviennent dans les champs d'activité suivants : (une même personne peut intervenir sur plusieurs champs) :**

	Nombre de stagiaires
Activités de formation au BEPECASER
Activités de formation dans d'autres types de centres (CFA, centres AFT/IFTIM, lycées professionnels.)
Activités d'animation des stages de récupération de points
Activités d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire
Activités d'éducation à la sécurité routière en milieu professionnel
Activités d'insertion sociale et professionnelle
Autres activités (précisez) :
.....
.....

VOS ATTENTES QUANT A L'ORGANISATION DE LA FILIERE BAFM :

- **Quelles modifications souhaiteriez-vous voir apporter au niveau de la formation ?**

-Quant à sa durée :

-Quant à l'étalement de la formation :

- Quant au programme et contenus de la formation :

-Quant à la création d'une alternance :

-Autres modifications souhaitées :

- **A quel niveau de qualification pensez-vous que le BAFM doit être reconnu ? (une seule réponse)**

- Bac + 2

- Bac + 3

- Au-delà

- **Pensez-vous qu'il serait souhaitable de créer des liens avec l'Université pour certains modules de formation : (par exemple : pédagogie, psychologie, sciences de l'Education...)** ?

oui non

- Si oui, précisez pour quels modules :

- **Souhaitez-vous voir élargi le champ de compétences et d'activité des titulaires du BAFM ?**

oui non

- Si oui, précisez les compétences nouvelles qui vous paraissent nécessaires aux titulaires du BAFM :

.....
.....
.....

• Souhaiteriez-vous voir apporter des modifications ou des spécifications au niveau de l'examen du BAFM ?

oui non

- Si oui, lesquelles :

-Quant à la durée de la formation :

.....
.....
.....

-Quant à sa forme :

.....
.....
.....

-Quant au contenu des épreuves :

.....
.....
.....

-D'autres modifications :

.....
.....
.....
.....
.....

AVANT DE NOUS LE RENVOYER AU MOYEN DE L'ENVELOPPE JOINTE,

*NOUS VOUS REMERCIONS DE BIEN VOULOIR VERIFIER QUE CE QUESTIONNAIRE A BIEN ETE
REMPLE DANS SON INTEGRALITE.*

*A l'issue de nos travaux, les principaux résultats de ce panorama national des centres de formation seront
adressés par les chercheurs du LEST et du CEREQ aux responsables des centres qui auront aimablement
contribué, par leurs réponses, à une meilleure connaissance de leurs pratiques professionnelles et des
difficultés y afférentes.*

ANNEXE 2 : COURRIER ADRESSE AUX CENTRES



Laboratoire d'Economie et de Sociologie du Travail

Unité Mixte de Recherche 6123

35 Avenue Jules Ferry - 13626 Aix-en-Provence Cédex

<http://www.univ-aix.fr/lest/>

Objet : Enquête nationale sur les centres de formation BEPECASER

Dossier suivi par : Jacques Bouteiller (LEST)

Tél : 04 42 37 85 46

Mail : jacques.bouteiller@univmed.fr

Marseille le 02 janvier 2007

Madame, Monsieur,

Dans le cadre d'un vaste programme d'études lancé par la Direction de la circulation et de la sécurité routière (DSCR) du ministère chargé des Transports, le Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Céreq) conduit, en partenariat avec le Laboratoire d'économie et de sociologie du Travail (LEST/CNRS), une étude sur la filière de formation conduisant aux métiers d'enseignants de la conduite et de la sécurité routière et d'intervenants en matière de sécurité routière. Après une première phase consacrée à l'analyse de la diversification des activités en lien avec l'Éducation à la sécurité routière, la DSCR nous a demandé de réaliser une enquête auprès des centres de formation au BEPECASER et au BAFM, avec un double objectif :

- Améliorer la connaissance de cet appareil de formation spécifique en remettant à jour un certain nombre de données factuelles le caractérisant, les seules données nationales disponibles datant de l'enquête de 1998.
- Donner la parole aux formateurs, pour apprécier la manière dont les transformations du paysage institutionnel (la réglementation et les politiques de prévention) et du marché de la sécurité routière sont prises en compte aujourd'hui dans leurs stratégies de recrutement et de formation des élèves préparant ces diplômes professionnels.

L'enquête comporte un volet quantitatif, avec le traitement d'un questionnaire adressé à l'ensemble des centres de formation (voir pièce jointe) et un volet qualitatif, avec la réalisation d'enquêtes de terrain dans une quinzaine de centres, représentatifs de la diversité du réseau.

La DSCR, comme les professionnels du secteur, sont bien conscients que le développement du professionnalisme des enseignants de la conduite et de la sécurité routière ne peut être attendu de la seule amélioration de la formation initiale. Une réflexion est engagée pour que des étapes significatives d'un véritable processus de professionnalisation « tout au long de la vie » puissent être identifiées et validées. Une nouvelle articulation entre apprentissage en situation de travail et apports de formation est à construire, en

s'appuyant sur les savoirs développés dans le réseau des centres de formation, mais aussi à sa périphérie (universités, acteurs du champ des transports, acteurs du champ de la prévention routière etc.).

L'étude en cours devrait permettre de valoriser les ressources disponibles dans les centres de formation dans la perspective d'une probable reconfiguration de l'offre de certification relative au champ de la sécurité routière dans les années qui viennent.

Nous comptons sur votre coopération pour que cet état des lieux des ressources disponibles et des attentes des acteurs puisse être conduit dans les meilleures conditions et reflète au mieux la réalité dans sa diversité et ses complémentarités. Le nombre des réponses et la précision des données collectées participeront de la crédibilité du diagnostic qui pourra être produit à l'issue de cette enquête.

L'objectif étant de restituer un diagnostic global sur le réseau et non sur les centres pris individuellement, nous prenons l'engagement d'anonymiser vos réponses au moment de la saisie des questionnaires, après pointage des répondants, pour nous assurer de la représentativité de notre échantillon final. Quant aux questionnaires papiers, ils seront archivés quelque temps au niveau de nos centres de recherche, à l'abri de toute autre exploitation que celle prévue par cette étude.

Pour que nous puissions procéder à l'exploitation de cette enquête dans le calendrier qui a été établi par la DSCR, nous vous demandons de nous faire parvenir vos questionnaires remplis avant le 29 janvier 2007. Tous ceux qui auront répondu recevront dans l'année qui vient un document de synthèse récapitulant les grandes caractéristiques et les atouts de cet appareil de formation particulier, ce qui devrait permettre à chacun de se situer dans l'environnement professionnel national.

Nous vous remercions par avance de votre coopération, qui va supposer, nous en sommes bien conscients, un travail assez lourd de collecte d'informations au sein de votre structure.

Bien cordialement

Philippe MOSSE
Directeur du LEST

P.S. Si vous souhaitez obtenir une version Word du questionnaire, merci d'en faire la demande à l'adresse suivante : jacques.bouteiller@univmed.fr . Il vous sera adressé dans un court délai. Vous pourrez le retourner, rempli, à la même adresse.

ANNEXE 3 : COURRIER DE RELANCE



Laboratoire d'Economie et de Sociologie du Travail

Unité Mixte de Recherche 6123

35 Avenue Jules Ferry - 13626 Aix-en-Provence Cédex

<http://www.univ-aix.fr/lest/>

Objet : Enquête nationale sur les centres de formation BEPECASER

Dossier suivi par : Jacques Bouteiller (LEST)

Tél : 04 42 37 85 46

Mail : jacques.bouteiller@univmed.fr

Aix-en-Provence le 8 février 2007

Madame, Monsieur,

Vous avez dû recevoir début janvier un questionnaire concernant les formations au BEPECASER et éventuellement au BAFM que vous avez organisées ces dernières années.

Ce questionnaire vise à recueillir des données permettant d'établir un état des lieux actualisé de l'appareil de formation sur lequel s'appuient la profession et le ministère des Transports pour assurer la formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière.

Comme nous l'indiquions dans notre précédent courrier cet état des lieux a une vocation globale, statistique ; vos réponses seront bien sûr saisies de manière totalement anonyme : notre laboratoire de recherche (LEST/CNRS) a engagé sa responsabilité sur le fait qu'aucune exploitation individuelle des questionnaires puisse être réalisée, par quelque institution que ce soit.

Nous avons bien conscience que certaines questions supposent de votre part un travail préalable de récupération d'informations habituellement non exploitées dans vos fichiers ; aussi nous vous remercions vivement par avance du temps que vous lui consacrerez. Ces données, et en particulier une caractérisation un peu plus fine des candidats actuels au BEPECASER et au BAFM, devraient permettre au ministère et aux organisations de votre profession, associés au sein d'un comité de Pilotage, d'appuyer leur réflexion sur une refonte de la filière de formation.

Dans ce contexte, toutes vos suggestions concernant les points sur lesquels ces formations mériteraient d'être améliorées sont particulièrement utiles à la réflexion collective. Du nombre de répondants à cette enquête dépendra évidemment la crédibilité des résultats de cet état des lieux, qui devrait être utile, pensons nous à l'ensemble des acteurs de la profession.

En espérant recevoir sans trop tarder votre questionnaire rempli, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Philippe MOSSE

Directeur du LEST

P.S. Nous vous rappelons que le questionnaire peut vous être transmis par mail sur demande à : jacques.bouteiller@univmed.fr.

ANNEXE 4 : GRILLE D'ENTRETIEN CENTRES DE FORMATION

BEPECASER / BAFM

Exposé des motifs

Nous poursuivons l'étude des filières de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière par un état des lieux des centres de formation BEPECASER et BAFM. Ce travail est destiné à nourrir la réflexion de la DSCR sur : la rénovation du BEPECASER ; la création éventuelle de certifications de niveaux III et II autorisant à la fois des perspectives d'évolution professionnelle aux enseignants et une meilleure prise en compte des enjeux sécurité routière ; la création de passerelles entre les mondes actuellement cloisonnés de la Sécurité Routière. Avancer sur cette problématique de certification professionnelle implique une concertation entre le Ministère des transports en charge de la SR et les différents ministères concernés, soit au titre de la formation initiale de tous les jeunes (socle commun de connaissances) ou des futurs professionnels de la route, soit au titre de missions de formation professionnelle des adultes, en particulier des chômeurs...etc..

Consigne introductive

Dans le cadre de cet état des lieux nous souhaiterions passer en revue avec vous quelques aspects de l'activité de votre centre et de son projet pédagogique. Nous voudrions en même temps recueillir votre avis de professionnel sur les atouts dont votre centre dispose pour s'inscrire dans un processus de meilleure prise en compte de la sécurité routière dans la formation des enseignants. Nous évoquerons ensemble quatre grands thèmes : les caractéristiques un peu « générales » de votre centre ; l'équipe pédagogique et son projet ; les caractéristiques des publics ; enfin, les performances, tant économiques que pédagogiques, de votre structure.

Remarque

Si nécessaire, et si l'interlocuteur l'accepte, il est possible d'envisager de « passer » rapidement sur les données quanti dans l'entretien pourvu que nous soit garanti le remplissage intégral du questionnaire de l'enquête extensive.....

Durée minimale : deux heures

Interlocuteurs : si possible directeur du centre et/ou responsable pédagogique

Caractéristiques du centre

* Activités du centre :

- formation (BEPECASER / BAFM /autre ?) (régulière ou non ?) ;

- autres activités (*RV pédagogiques AAC, cours de SR, formations groups lourd, formation chauffeur de taxi, cariste, ambulancier, préparation au concours d'inspecteur....*)
- * Durée d'existence : *dates des agréments préfectoraux BEPECASER, premières formations BAFM*
- * Structure juridique
- * Degré d'autonomie de gestion de la structure : *par exemple, dépendance de tutelles pour les Greta, d'ECSR pour des centres privés, autonomie totale, etc...*
- * Moyens matériels :
 - parc véhicule : *spécialisé formations ou polyvalent pour d'autres usages*
 - matériels pédagogiques
 - lieux de formation : *bâtiments, salles de cours théoriques, aires d'exercice hors circulation*
- * Moyens humains :
 - Nombre de salariés et nombre d'exploitants : *coller au plus près aux ETP, distinguer temps partiels, types de contrats (CDD / CDI / stagiaires / vacataires / aides familiaux ?)*
 - Répartition des salariés : *services généraux / enseignants.*
- * Relations du centre avec l'administration :
 - par rapport aux différents contrôles administratifs (*détailler : nature des contrôles, fréquence / récurrence des contrôles, pertinence des contrôles*) ;
 - par rapport à l'organisation des examens et aux jurys (*composition des jurys, poids de l'administration, etc...*)

L'équipe pédagogique et son projet

- * La direction pédagogique :
 - Qui ? Son cursus ?
 - Son positionnement par rapport au directeur (si différent) ;
 - Comment conçoit-elle son rôle dans l'équipe ?
 - Quel sont les axes de son projet pédagogique ? Comment intègre-t-elle la SR dans ce projet ? Quel degré d'information a-t-elle sur les réflexions de la profession dans le sens d'une meilleure prise en compte dans les formations des niveaux 3 et 4 de la matrice GAGDGET (cf projet et rapport MERIT) : « objectifs et contexte de la conduite » et « projets de vie et habiletés fondamentales ». Quelle connaissance du champ de la SR ?
 - Quels sont les réseaux d'information, les réseaux de recrutement, les réseaux de relation et de coopération entretenus par le centre ? Relations avec : éducation nationale, universités, champs de la formation, champs de la prévention routière, champs de la SR, champs du travail social, syndicalisme professionnel, etc... (*Local / national ?*)....
- * Les formateurs
 - Nombre de formateurs par formation (BEPECASER / BAFM : répartition si possible par type de contrat (CDI / CDD / vacataires / exploitants) ; par quotité temporelle (temps plein / temps partiel et quotité ou nombre d'heures annuelles, etc...) ; par sexe, par âge
 - Pour chaque membre de l'équipe enseignante, réunir quelques informations du type : statut (*salarial ou non, CDD ou non, etc....*), cursus professionnel, matières enseignées et nombre d'heures, activités exercées à l'extérieur au centre.

- Degré de stabilité de l'équipe dans le temps : turn-over, ses raisons, les moyens mis en œuvre pour le limiter
- Le mode de recrutement des formateurs : quels réseaux ? quels moyens mis en œuvre ?
- La rémunération des formateurs : hiérarchies et différenciations
- Les formateurs reçoivent-ils des formations complémentaires (dans le cadre de la formation continue) ? Renouvellent-ils les contenus et les objectifs pédagogiques ou, au contraire, les « reproduisent-ils » d'année en année ? Où en sont-ils de la compréhension des enjeux de Sécurité routière : degré d'information sur ce qu'il se passe au niveau européen (niveaux 3 et 4 de la matrice Gadget. Voir s'ils sont dans leurs « routines », ou dans une culture SR

* L'organisation des formations

- Comment se fait la coordination entre les enseignements et la répartition des heures par matière : coordination des activités et coordination temporelle ?
- Quel volume d'heures dispensées selon type de formation, en distinguant bien : formation théorique / formation pratique
- Les stages en entreprises : Où ? Durée ? Répartition dans le temps ? Combien d'ECSR pour chaque stagiaire ?
- Les stages en organismes de SR : quelle pratique ? Lieux, durées, apports / efficacité.
- Organisation des recherches et entretiens nécessaires pour l'élaboration du mémoire ? En profiter pour faire évaluer la pertinence du mémoire....

Les publics du centre : caractéristiques et modes de recrutement

* Les effectifs : le nombre de stagiaires accueillis ces trois dernières années et la dynamique du centre à moyen terme pour chaque type de formation : contrôle de niveau (si pratiqué), admissibilité, admission, mentions (deux roues, groupe lourd).

- *Relance* : En profiter pour interroger la pertinence de la formation à l'« admissibilité » (BEPECASER / BAFM). Préciser aussi l'état d'esprit et les modalités qui prévalent pour le « contrôle de niveau » ?

* Caractéristiques des stagiaires

- Socio-démographiques : âge, sexe
- Niveaux scolaires, cursus professionnels antérieurs
- Taux de réussite différenciés

* Modes de recrutement stagiaires et de financement des stages

- Zones de recrutement,
- Modes de recrutement : par quels organismes, quels réseaux ?
- Modes de financement des stages : financement personnel, conseils généraux, fongecif, anfa, assedic, etc.... Taux de réussite (ou d'engagement dans la formation) différenciés selon le mode de financement ?

* Degré de recours du centre aux contrats en alternance, dans le passé et actuellement (contrats de professionnalisation) ? Appréciations portées sur le dispositif : avantages / inconvénients..... Le centre cherche-t-il à développer ce type de cursus ? Comment ?

Les « performances » du centre

* En termes économiques et financiers

- Atteinte des équilibres financiers? appréciation de la marge nette ? Qui finance en cas de déficit temporaire ? Quel est le degré de « concurrence » ? dans la zone géographique ?
- Leviers et moyens d'action : comment est financé le centre, par grandes masses ? Les principaux postes de dépense et les stratégies d'économie possibles, etc....
- La tarification des formations : les prix, la sensibilité de la demande aux prix, le mode de tarification

* En termes de réussite aux examens et de placement des lauréats :

- Taux de réussite aux différentes épreuves et commentaires / analyses appropriés (causes, possibilités d'amélioration, etc...)
- Taux de réussite professionnelle des lauréats : leur « devenir » à la sortie du centre.

Conclusion / reformulation « ouverte »

- Vision de l'avenir du centre ; perspectives de la profession
- Plus généralement, laisser très largement la place au point de vue de l'interlocuteur sur le diplôme, la formation et l'évaluation des stagiaires : ce qui va, ce qui ne va pas
- En particulier les améliorations possibles de son point de vue : *en termes de niveau scolaire exigé à l'entrée, de durée et d'étalement de la formation, de contenu de la formation - les matières, leur poids relatifs, les disciplines absentes mais nécessaires, etc... - , .*
- Son avis sur : *l'organisation de l'alternance, l'éventualité d'un diplôme construit sur la base d'unités capitalisables, la mise en œuvre de la VAE, les spécialisations éventuelles*

ISSN : 1776-3177
Marseille, 2009.