



**FORMATION
DES
ACTEURS**



**CAPITALISATION
DES
CONNAISSANCES**



INNOVATION



**PÔLE
DE
RÉFÉRENCE**

ETUDE BAFM

**Etude relative à la réalisation d'une monographie de la
filière de formation, de certification et d'emploi des
titulaires du BAFM**

**Convention n°22.00.47.57.61
entre la DSCR (ministère de l'intérieur) et l'INSERR**

**Rapport final remis au bureau de l'éducation à la conduite
et à la sécurité routière (ER1)**

Octobre 2013

**Responsable scientifique et rédactrice :
Hélène Martineau, Directrice des Etudes à l'INSERR
info@inserr.fr**



ETUDES & RECHERCHE

SOMMAIRE

LE CONTEXTE ET LA COMMANDE	3
Le contexte	3
La commande	3
Méthodes mises en œuvre dans cette étude	4
REVUE DE QUESTIONS : ETUDES SUR LA PROFESSION ET PROJETS DE REFORME	8
Les premières enquêtes réalisées par la DSCR et les prémices d'une réforme de la profession des titulaires du BAFM (1988-1994)	8
Des réflexions et des projets émanant du secteur professionnel (1995-2000)	11
Un nouvel état des lieux de la profession dans les années 2000	12
Conclusion	15
EXAMEN DU BAFM : CONTENU, DEROULE ET CORRECTIONS DES EPREUVES	16
Organisation et critères d'inscription aux épreuves du BAFM	16
Epreuves d'admissibilité : programme, attentes de la DSCR et réactions suscitées	23
Epreuves d'admission : programme, attentes de la DSCR et réactions suscitées	27
Statistiques : nombre de candidats, taux de réussite et taux d'absentéisme	32
Les candidats au BAFM : ressenti et résultats de la session 2011	38
Conclusion : les évolutions possibles de l'examen sous sa forme actuelle	40
LA PREPARATION AUX EPREUVES DU BAFM : L'AVIS DES CANDIDATS ET DES CENTRES DE FORMATION	45
Description de la préparation à l'examen du point de vue des candidats	45
Enquête auprès des centres de formation de moniteurs	48
Conclusion : les compétences des titulaires du BAFM	62
LES ACTIVITES PROFESSIONNELLES DES BAFM : EVOLUTION ET SITUATION ACTUELLE	66
Formation initiale et formations complémentaires	66
Activités professionnelles	68
Conditions d'emploi	72
Motivations et représentations sur la profession	74
Conclusion : problématiques actuelles du métier	77
RECOMMANDATIONS : LES PISTES D'UNE REFORME	82
Les questions actuelles provenant du terrain	82
Les pistes d'une réforme de la filière	83
ANNEXES	89
Eléments de méthode des enquêtes auprès des titulaires du BAFM (annexe méthodologique)	89
Textes réglementaires relatifs au BAFM	92
Arrêté du 25 juin 1992 relatif au BAFCRI	93
Liste des centres de formation au BAFM	95
Références bibliographiques	96
Listes des notes de la DSCR	97
Liste des graphiques et tableaux	99

Remerciements

Merci à Laurence Weber, psychologue, conseillère technique INSERR en matière de formation des animateurs des stages de sensibilisation à la sécurité routière et intervenante en formation de candidats au BAFM. Cette dernière a suivi toute la mise en place du projet, son déroulé et est l'auteur de la revue de questions.

Merci aux membres du comité de suivi qui m'ont accompagnée tout au long de l'étude :

- Floriane Dupé, formatrice dans un centre de formation de moniteur et titulaire du BAFM depuis 2007,
- Christian Gaudioso, dirigeant d'un centre de formation de moniteurs, formateur et titulaire du BAFM depuis 1989,
- Yvette Siffointe, gérante d'une entreprise de formations en sécurité routière et titulaire du BAFM depuis 1993,
- Jean-Marc Graffeuil, formateur en profession libérale, directeur pédagogique d'un centre de formation et titulaire du BAFM depuis mars 2005

Merci également à Xavier Savignac, gérant d'un centre de formation de moniteurs et titulaire du BAFM depuis 1989, qui n'a pas pu finalement avoir la disponibilité voulue pour suivre cette étude.

Merci à Evelyne Thalamy et Céline Bordet de l'INSERR dont l'aide m'a été très précieuse durant l'enquête auprès des centres de formation de moniteurs et à Lucie d'Artois, chargée d'études à l'INSERR entre mars et juillet 2013.

Merci aux membres du conseil scientifique de l'INSERR et à Annick Billard en particulier qui a initié ce projet fin 2011, avant son départ de l'INSERR.

Merci enfin aux personnels du bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière (ERPC1) au sein de la DSCR que j'ai pu solliciter à de nombreuses reprises : Corinne David et, tout particulièrement, Jocelyne Houllier.

Ainsi que l'ensemble des professionnels rencontrés dans le cadre de cette étude.

LE CONTEXTE ET LA COMMANDE

Cette étude, confiée à l'INSERR par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) fin 2011, s'inscrit à la fois dans une réflexion de long terme sur le diplôme et le métier des titulaires du BAFM et, à plus court terme, dans un contexte de modification du diplôme d'enseignants de la conduite.

Le contexte

Rénovation de la filière de formation

Le Comité interministériel de la sécurité routière de janvier 2009 a retenu dans ses conclusions le principe d'une réforme visant l'amélioration de la formation au permis de conduire. Celle-ci s'est traduite par la création d'un nouveau diplôme d'enseignant de la conduite, devant remplacer à terme le BEPECASER¹. Peu d'informations filtrent sur les modalités de cette réforme en cours mais elle aura des répercussions évidentes sur le diplôme des formateurs d'enseignants de la conduite, actuellement intitulé BAFM (Brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur) et qui fait l'objet de cette étude. Lorsque le nouveau titre d'enseignants de la conduite sera arrêté, le gouvernement pourra s'atteler à la réforme du BAFM. C'est dans cette optique que la DSCR, chargée de la politique du gouvernement en matière de sécurité routière, a envisagé cette étude : réaliser un état des lieux de la situation actuelle et envisager l'évolution du diplôme dans ce nouveau contexte².

Stages de sensibilisation à la sécurité routière et autres activités des titulaires du BAFM

Aujourd'hui, le BAFM est utilisé pour des activités allant bien au-delà de sa vocation d'origine qui était la formation initiale des enseignants de la conduite et de la sécurité routière. En particulier, depuis 1992, il est exigé pour accéder à la formation spécifique qui autorise l'animation des stages de sensibilisation à la sécurité routière, secteur qui, on le verra, emploie de nombreux titulaires du BAFM. Sans être obligatoire, le diplôme du BAFM est également reconnu pour la conduite d'actions de formation post-permis. L'évolution des emplois occupés par les titulaires du BAFM constitue un enjeu majeur de la rénovation envisagée du diplôme, dans un secteur professionnel offrant a priori peu de perspectives d'évolution. Cette étude doit rendre compte des activités actuelles des titulaires du BAFM, en distinguant les nouveaux des plus anciens titulaires, en interrogeant également leurs projets professionnels.

La commande

Dans ce contexte, cette étude vise « la réalisation d'une monographie de la filière de formation, de certification et d'emploi des titulaires du BAFM en vue d'identifier les besoins des professionnels et de définir des préconisations adaptées en termes de formation et de certification ». Cette commande traduit deux attentes de la part de la DSCR : un état des lieux et des préconisations.

L'énoncé des connaissances attendues couvre toutes les phases de la filière :

- L'examen et ses épreuves, la question de la dispense d'admissibilité ;

¹ Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière.

² La convention prévoyait d'« orienter le processus d'évolution du BAFM en prenant en compte des évolutions récentes et à venir du secteur de l'enseignement de la conduite ». Cependant, comme le nouveau titre d'enseignant de la conduite n'est pas arrêté à l'heure de rédaction de ce rapport, nous avons envisagé les évolutions possibles du diplôme du BAFM en fonction des informations à notre disposition sur ce nouveau titre professionnel.

- Les modalités de préparation à l'examen (auprès des centres de formation et des candidats) ;
- Le profil des candidats à l'examen : caractéristiques en termes d'état civil (âge et sexe), parcours de formation, qualifications et expérience professionnelle, motivations et vécu de l'examen ;
- Les emplois actuellement occupés par les titulaires du BAFM, notamment sur le métier de formateur d'enseignants de la conduite et le déroulement de carrière des titulaires du BAFM.

Les préconisations attendues doivent être exprimées en termes de formation et de certification. D'après les termes de la convention, les propositions *« seront fondées sur les pratiques actuelles, les attentes des professionnels et les évolutions en cours du secteur de l'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière, en particulier la rénovation du BEPECASER avec la création d'un titre professionnel de niveau III et la nouvelle organisation prévue à cette échéance (certification des établissements et mise en place d'une formation continue obligatoire des enseignants) »*.

Cette étude rend compte, à chaque étape de la filière, des avantages et des inconvénients relevés par les différents acteurs. Elle permet d'envisager une modification « légère » du système actuel (présentée en conclusion de la deuxième partie). Des pistes pour un projet de réforme en profondeur sont présentées en fin de rapport. Elles tiennent compte des informations connues sur la réforme engagée du BEPECASER. Modification du système actuel et réforme en profondeur peuvent être décidées dans deux temps différents.

Ce n'est pas la première fois que la DSCR et la profession envisagent une réforme de ce diplôme comme le révèle la revue de questions élaborée à partir des rares études sur la profession (voir « Revue de questions : Etudes sur la profession et projets de réforme »).

Méthodes mises en œuvre dans cette étude

Plusieurs études ont été mises en place, au service de ce projet :

- Une analyse documentaire, en particulier les documents de la DSCR et la littérature grise trouvée sur le sujet (il existe peu de littérature scientifique à proprement parler sur ce sujet) ;
- Une enquête par questionnaires auprès d'actuels ou de futurs titulaires du BAFM ;
- Une enquête par entretiens téléphoniques auprès des centres de formation de moniteurs et de ceux qui préparent aux épreuves du BAFM ;
- Plusieurs concertations de professionnels : comité de suivi de l'étude, groupe d'expression de membres de la profession et/ou experts en la matière.

Sans revenir sur la mise en place détaillée de l'étude (se reporter au rapport intermédiaire de novembre 2012), sera décrit ici succinctement l'ensemble du dispositif mis en œuvre dans cette étude pour atteindre les différents objectifs qui lui ont été assignés. Comme pour chacune des études qu'il mène, l'INSERR s'est entouré d'un groupe d'experts pour le suivi du projet.

Comité de suivi

Un comité de suivi a été constitué pour accompagner l'INSERR tout au long du projet. Il est composé de quatre titulaires du BAFM en activité, retenus pour leur expérience dans le métier, leur place dans la profession et leur réflexion sur le métier de BAFM. Ils sont pour la plupart également examinateurs des épreuves. Ce comité de suivi a été réuni aux étapes charnières de l'étude : première consultation pour arrêter et tester les questionnaires, deuxième réunion autour des premiers résultats statistiques et préparation des thèmes du focus

group puis troisième réunion autour des résultats de l'enquête auprès des centres de formation et des propositions émanant du focus group. Ce comité a également été consulté lors de l'élaboration des recommandations.

Au-delà du rôle de conseil scientifique et technique qui lui été assigné, ce comité a permis de réaliser des consultations de professionnels, permettant à l'INSERR de conserver un lien avec le terrain tout au long de l'étude.

Analyse documentaire

De nombreux documents ont été mis à disposition de l'INSERR par la DSCR sur les épreuves et leur organisation (textes officiels), les annales, les commentaires des examinateurs, les notes obtenues ces dernières années, les comptes rendus des réunions du jury...

Pour réaliser la revue de questions, différents rapports ont été retrouvés mais il n'existe quasiment pas de littérature scientifique publiée sur ce sujet.

Enquête par questionnaires auprès de titulaires du BAFM

Cette enquête par questionnaires s'est appuyée sur une base comprenant 732 adresses de titulaires ou candidats, provenant pour l'essentiel de la liste des animateurs de stages de sensibilisation à la sécurité routière formés à l'INSERR depuis 1993³. Cette base était la seule disponible, la DSCR n'ayant pas conservé la liste des candidats reçus avant 2007. Le mode de constitution de la base d'enquête induit certains biais qui seront signalés lors de l'analyse et sont repris dans l'annexe méthodologique. Le nombre de personnes titulaires du BAFM en activité n'est pas connu.

Le questionnaire a été élaboré en concertation avec le comité de suivi constitué par l'INSERR et testé auprès d'une quinzaine de titulaires du BAFM ou candidats. En définitive, trois questionnaires différents ont été élaborés permettant de différencier les questions posées aux candidats (inscrits à la session de 2011), aux jeunes titulaires (ayant obtenu leur diplôme lors des sessions 2007 à 2010) et aux titulaires plus anciens⁴. Suivant leur statut, ils étaient plus ou moins longuement interrogés sur leur mode de préparation, leur ressenti des épreuves ou leur expérience professionnelle depuis l'obtention du diplôme.

L'enquête de terrain s'est déroulée de septembre à octobre 2012, comprenant une relance par courrier lors de la 3^{ème} semaine d'octobre. Au final, 311 questionnaires ont été reçus et exploités, ce qui correspond à un taux de retour satisfaisant de 41%.

Les résultats de cette enquête par questionnaire sont utilisés à plusieurs reprises dans le corps du rapport. Ils sont comparés aux quelques enquêtes réalisées auprès de ces professionnels (voir la revue de questions et le détail des échantillons en annexe).

Enquête par entretiens téléphoniques auprès des centres de formation

Contrairement à la formation des élèves BEPECASER, pour laquelle les centres sont encadrés par arrêté⁵, la formation des futurs BAFM n'est encadrée par aucun texte, ni en termes de

³ 600 BAFM ont ainsi été formés mais les adresses étaient inconnues pour une centaine d'entre eux. Cette liste a été complétée par celle des inspecteurs et délégués également titulaires du BAFM et connus de la DSCR. Un important travail de vérification des adresses a été entrepris durant l'été 2012.

⁴ Dans la suite du rapport, les premiers sont appelés les « candidats », les deuxièmes les « jeunes titulaires » et les troisièmes les « anciens titulaires ».

⁵ Arrêté du 1er juin 2001 relatif à l'exploitation des établissements assurant, à titre onéreux, la formation des candidats au brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière qui encadre le profil ou les caractéristiques de l'établissement, du demandeur, du directeur pédagogique, des enseignants, du local, etc. mais également la durée de la formation. Le programme de la formation est également établi de façon réglementaire.

contenu, ni en termes de conditions d'exploitation pour les structures la proposant. D'où une grande méconnaissance de ce secteur.

Cette partie de l'étude doit répondre à plusieurs interrogations :

- Combien de centres réalisent en France la formation des BAFM, qui sont-ils et quelles sont leurs principales caractéristiques ?
- Quelles formations proposent-ils (type programme de formation par matière, ingénierie développée, durée et forme de la formation, moyens pédagogiques, méthodes pédagogiques, profils des formateurs, etc.) ?

Initialement, cette enquête devait se baser sur la liste des centres de formation préparant au BAFM signalés sur Internet⁶, mais il s'est avéré, après recoupement d'informations, que cette liste n'était pas fiable. L'enquête téléphonique s'est donc basée sur la liste plus large de tous les centres de formation de moniteurs recensés par la DSCR à la suite de leur enregistrement en Préfecture, afin d'isoler ceux concernés par la formation au BAFM.

Sur les 206 centres de formation de moniteurs répertoriés⁷, 182 ont été contactés par l'INSERR sur la base d'un questionnaire rapide (de quelques minutes) permettant soit de sélectionner les centres proposant a priori la formation au BAFM et prendre RDV avec le responsable du centre, soit de recueillir les raisons de l'absence de cette formation. Ces interlocuteurs ont souhaité parfois accéder à un entretien téléphonique plus long parce qu'ils étaient intéressés par l'enquête et/ou concernés par le sujet, même sans proposer cette formation au BAFM.

Suite à cette première sélection, 63 rendez-vous téléphoniques ont été programmés (certains, bien que programmés, n'ont pas pu être faits) mais au final, seuls une trentaine de centres ont fait l'objet d'un questionnaire approfondi, car ils proposaient actuellement ou par le passé une préparation à l'examen du BAFM.

Le questionnaire, également élaboré avec le comité de suivi de cette étude, comportait des questions sur l'offre de formation, le contenu et la conception de la formation proposée (programme, modalités pratiques d'organisation, formateurs).

Ces contacts téléphoniques, qu'ils aient ou non fait l'objet d'un questionnaire approfondi, ont tous permis de recueillir de nombreux avis de professionnels sur l'examen du BAFM, sa préparation et les activités exercées par les titulaires. Ils ont aussi permis de saisir les raisons de l'absence d'offre de formation au BAFM dans la plupart des centres de la liste initiale.

Focus group

Initialement prévu autour de titulaires du BAFM en activité, cet entretien collectif a finalement été élargi à d'autres professionnels connaissant bien le métier, parce qu'impliqués dans les précédents projets de réforme du BAFM ou chercheurs dans le domaine. Sa composition a été choisie pour refléter la diversité de points de vue, d'activités et pour permettre des regards décalés, voire extérieurs (le comité de suivi offre déjà un point de vue interne à la profession).

Pour rappel, un focus group est un groupe de discussion réunissant des personnes ayant des caractéristiques communes, en lien avec le thème abordé, mais offrant aussi différents profils,

⁶ Deux sites Internet répertorient a priori ces centres : une cinquantaine de centres répertoriés sur le site de la Tribune des Auto-écoles et une trentaine sur le site Lepermis.com (les sites précisent que ces listes ne sont ni exhaustives, ni forcément à jour)

⁷ 204 centres de formation de moniteurs figuraient sur la liste initiale transmise par la DSCR et 2 centres ont été portés à notre connaissance en plus. Par rapport à la liste initiale, 12 adresses se sont révélées inexploitable (adresse inconnue, inexistante ou simple auto-école sans activité de formation de moniteurs), 9 centres n'ont jamais pu être contactés et 3 centres ont refusé de participer à l'enquête.

pour que la discussion collective reflète la variété des points de vue sur le sujet traité. Cette méthode a pour avantage de rendre compte de la diversité des opinions des professionnels sur un sujet donné et de mettre en évidence les différences de perspective. Elle permet également de faire émerger ou de tester des idées nouvelles de façon interactive au sein d'un groupe. En revanche, cette méthode n'a pas vocation à être représentative.

Dans le cadre de cette étude, le focus group a été constitué de 6 experts. La séance était animée par un modérateur, en binôme avec un observateur, tous deux de l'INSERR. Les thèmes de la discussion ont été envoyés par avance aux participants. Chacun devait alors se prononcer sur 3 problématiques liées au BAFM, structurant la journée de réunion en 3 sessions :

Session 1 : le métier

Quelle est votre vision actuelle du métier des titulaires du BAFM ?

Quelles sont les problématiques du métier et/ des titulaires ?

Session 2 : l'examen – le diplôme

Quelles devraient être les évolutions du diplôme actuel ?

Session 3 : la préparation et la formation au BAFM

Quelle formation proposer en adéquation avec le métier et l'examen tels que vous les envisagez ?

Les résultats de ces discussions et débats sont essentiellement traités dans la partie relative aux recommandations générales, mais parfois aussi dans l'interprétation des données quantitatives recueillies.

REVUE DE QUESTIONS : ETUDES SUR LA PROFESSION ET PROJETS DE REFORME

Bien que les formateurs titulaires du BAFM occupent une place centrale dans le dispositif de la formation à la conduite automobile et dans le développement de l'éducation routière, il n'existe que peu d'études sur cette profession. Les sources documentaires sur le sujet sont rares et les enquêtes existantes sont faiblement représentatives.

Cette revue de questions se propose de recenser les différents projets, études, enquêtes ayant comme objet cette profession, de faire l'historique des projets de réforme concernant l'accès à ce métier, de décrire les représentations liées à la profession et ainsi de mettre à jour les problématiques du métier. Au-delà de l'historique de cette filière (et des transformations envisagées à plusieurs reprises) décrite ici, les données issues de ces enquêtes seront comparées, lorsque cela est possible, à nos propres résultats, dans le corps du rapport.

Nous nous appuyerons pour l'essentiel sur les études et enquêtes suivantes : les enquêtes de la DSCR de 1988 et 1993 (DSCR, 1993) ; le projet de réforme du BAFM intitulé le DESCAT (ANFM-CNAM, 1996) ; deux rapports sur les filières de formation de la sécurité routière et sur les centres de formation (Bouteiller *et al.*, 2005 et Bouteiller, 2007) et le mémoire de maîtrise de Denis Dugué sur les représentations et identités professionnelles des formateurs d'adulte en sécurité routière (Dugué, 1999a et 1999b). Ce travail revient sur les activités des titulaires du BAFM à la fin des années 1990. Il servira, avec l'étude de la DSCR de 1993, de point de comparaison à notre propre enquête. Il a été publié dans la lettre de l'ANFM, l'association nationale des formateurs de moniteurs en éducation routière qui, de 1984 au début des années 2000 a publié, dans le champ de la formation en sécurité routière, des résultats d'études et des réflexions de professionnels.

Ces enquêtes et projets de réforme émanent soit de la DSCR, soit de la profession.

Les premières enquêtes réalisées par la DSCR et les prémices d'une réforme de la profession des titulaires du BAFM (1988-1994)

La première étude (1988)

Les pouvoirs publics, en vue d'impulser une dynamique en matière de formation continue au sein de la profession des titulaires du BAFM, confient une étude à la société « Ergonomie Conseil » afin de mieux connaître les activités et tâches des formateurs, de définir les compétences utiles à ces tâches aux fins d'exercice de leur profession. A cette époque, les titulaires du BAFM se situaient majoritairement dans le domaine de la formation (formation des candidats au BEPECASER, formation au permis de conduire) et dans quelques autres activités annexes.

Nous n'avons pas trouvé trace du rapport de cette étude mais ses trois conclusions sont reprises dans l'article de Denis Dugué : le décalage entre la qualification des titulaires du BAFM et le niveau de formation continue qui serait alors de l'envergure d'une formation initiale ; l'obligation de déterminer un niveau de compétences pour les conducteurs, les titulaires du BEPECASER ou du BAFM ; enfin, la nécessité de travaux sur la corrélation entre la qualification des formateurs et le niveau global de sécurité routière (Dugué, 1999a, pp.18-19).

Les conclusions de l'enquête de 1993

Il s'agit de la deuxième enquête recensée émanant de la DSCR. Menée auprès de 480 entreprises (centres de formation de moniteurs, centres agréés pour conducteurs infractionnistes, centres de perfectionnement à la conduite et autres) et de 280 formateurs,

titulaires du BAFM, elle a pour but de dresser un état des lieux de la profession et d'établir les besoins en qualification de ce secteur professionnel.

Au 30 juin 1993, 29 retours émanant des entreprises sont exploitables soit 6,4% des entreprises concernées. Chez les formateurs le taux de retour est plus important avec 21,1% de retours exploitables soit 60 questionnaires.

La majorité des réponses sont fournies par les centres de formation de moniteurs et/ou les centres de formation et de perfectionnement à la conduite. La faiblesse du taux de réponse pour les entreprises est attribuée au fait que le questionnaire pouvait faire double emploi avec celui adressé aux titulaires du BAFM.

Les enseignements de l'enquête portent sur les activités exercées par la profession, les types d'entreprises, les domaines et les contenus à développer dans la formation initiale, les évaluations et les validations de la formation et enfin, la réforme du cahier des charges des centres de formation de moniteurs.

L'activité principale des titulaires du BAFM est la formation des enseignants de la conduite (80%) ; l'animation de stages de sensibilisation à la sécurité routière, encadrée depuis peu par l'Etat⁸, arrive en 2^{ème} position (55 %) puis l'activité de responsable de formation (42 %). Sont ensuite citées parmi les activités exercées : la direction d'un établissement de formation, la formation en entreprise mais aussi la formation continue des enseignants pour laquelle les titulaires du BAFM sont des interlocuteurs privilégiés. Notons qu'à cette époque, les BAFM ont été chargés de former les enseignants de la conduite au programme national de formation (PNF). Ils sont 36,7 % à déclarer cette activité dans l'enquête de 1993.

Une grande partie des formateurs interrogés exercent leur activité à temps partiel (41,6%) du fait du caractère saisonnier (6 mois dans l'année) de l'activité principale qui est la formation d'enseignants de la conduite.

En ce qui concerne les questions sur les contenus à développer en formation initiale, la psychologie et la pédagogie sont les deux matières qui arrivent largement en tête, que ce soit dans le domaine de la culture générale ou dans celui de la formation professionnelle. Dans le domaine de la pédagogie, ce sont à la fois des besoins en connaissances théoriques qui sont exprimés (en pédagogie générale, en docimologie par exemple) mais également des besoins en compétences comme la conception d'outils pédagogiques ou la maîtrise des techniques en communication ou en pédagogie de la conduite (technique de la conduite commentée par exemple).

En ce qui concerne la psychologie, on retrouve les mêmes besoins avec des attentes dans les disciplines suivantes : psychosociologie, psychologie générale, psychopédagogie. Une meilleure maîtrise des concepts de dynamique des groupes par exemple mais également des besoins techniques comme la pratique de l'entretien ou de certaines techniques de communication sont avancés. Une forte demande s'exprime concernant l'alternance en formation, de la théorie et de la pratique sous la forme d'un tutorat afin de pouvoir « opérer une critique de la pratique et de la théorie ».

Concernant l'accès à la formation, il est préconisé d'élever le niveau d'accès au niveau du baccalauréat, de mettre en place un examen d'admissibilité de culture générale, d'exiger une expérience de l'enseignement de la conduite et de supprimer toute dispense d'admissibilité. Pour l'organisation de la formation, 26% des formateurs souhaitent une organisation sous la forme d'unités de valeurs capitalisables, un allongement de la durée de la formation et une

⁸ Décret n° 92-559 du 25 juin 1992 pris en application des articles L. 11 à L. 11-6 du code de la route : « La conduite et l'animation de chaque stage sont assurées par des formateurs reconnus aptes par le ministre chargé des transports. Ces formateurs doivent, pour certains d'entre eux, être titulaires d'un diplôme spécifique de formateur à la conduite automobile et, pour d'autres, être titulaires d'un diplôme permettant de faire usage du titre de psychologue ».

distinction entre formation initiale massée et formation continue étalée. Un stage pratique en entreprise est également souhaité.

En ce qui concerne les évaluations, la nouveauté réside dans la prise en compte d'un contrôle continu et la mise en place d'épreuves professionnelles plus en rapport avec la réalité du métier (animation d'un groupe restreint, cours de mécanique en salle, etc.).

Pour la majorité des formateurs ayant répondu à l'étude, le niveau de sortie préconisé est celui d'un bac+2, il est également proposé de modifier l'intitulé d'un diplôme pour lui donner une connotation plus professionnelle comme : EPSCER (expert en psychopédagogie de la sécurité routière). Il est également évoqué l'importance d'envisager un enseignement à distance, de mettre en place une formation continue obligatoire et de prévoir un cahier des charges des centres de formation. Enfin, il est souhaité un contrôle administratif et pédagogique des centres.

Projet de réforme élaboré par le ministère (1993-1994)

Cette étude a été commandée dans le cadre du groupe de travail qui s'est réuni de janvier 1993 à mai 1994 pour mettre au point un projet de réforme du BAFM. Ce groupe de travail était composé des organisations professionnelles patronales et de salariés, de l'Association nationale des formateurs de moniteurs (ANFM), de l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), du ministère de l'éducation nationale et présidé par la DSCR.

Faisant état des activités déclarées par les titulaires du BAFM dans l'enquête et de leurs attentes et suggestions, ce projet proposait la création d'un double cursus de formation articulé en formation initiale et continue (formation initiale sur 2 ans pour les titulaires d'un bac et du BEPECASER ; formation continue pour les enseignants de la conduite ayant une expérience de 3 ans et un certain nombre d'heures d'enseignement, variable en fonction du niveau initial de diplôme). Le programme de formation était revu pour obtenir une homologation en termes de titre ou diplôme de l'enseignement technologique. Une liste des disciplines était proposée (communication et expression française, sciences humaines et sciences de l'éducation, droit, technologie automobile, langue vivante étrangère...) ainsi qu'un enseignement professionnel axé sur les fonctions de formateur de formateurs, responsable de formation ou conseiller en sécurité routière auprès des entreprises. Les programmes devaient être affinés sur le terrain pendant 2 ans. La validation des compétences était révisée et distincte suivant la filière de formation (initiale ou continue) et comportait une obligation de stage pratique en entreprise. Un agrément des centres dispensant les préparations au BAFM était proposé sur la base d'un cahier des charges⁹.

Ce projet de réforme a fait l'objet de plusieurs points de blocage avec les organisations professionnelles : l'exigence d'une expérience professionnelle d'enseignants de la conduite de 2-3 ans, y compris pour la présentation au BAFM en formation initiale, la place trop importante laissée aux sciences physiques et humaines alors que le volume d'enseignement professionnel est jugé insuffisant. La difficulté de financer une formation longue est soulignée. L'Etat et les organisations professionnelles s'étaient entendus pour qu'il n'y ait pas de monopole de la formation au BAFM (l'ENSERR avait été évoqué)¹⁰.

Ce projet ministériel de réforme du BAFM fait l'objet d'une opposition massive de la part des professionnels en exercice pour les raisons suivantes : le cursus envisagé est perçu comme « mal organisé », rendant impossible l'accès à la profession par un dispositif de formation continue des enseignants de la conduite. Par ailleurs les professionnels souhaitent maintenir certains pré-requis comme l'expérience du métier d'enseignant de la conduite. Ils proposent

⁹ Le brevet d'aptitude à la formation des moniteurs (BAFM), Note DSCR non diffusée, non datée.

¹⁰ Le projet de réforme du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignant de la conduite des véhicules terrestres à moteur (BAFM), Note interne DSCR (non datée).

également que la formation et l'examen soient sous la double tutelle du Ministère des transports et du Ministère de l'Education nationale (Savignac, 1997).

Les professionnels vont donc proposer un nouveau projet sur la base d'une consultation organisée au sein de la profession.

Des réflexions et des projets émanant du secteur professionnel (1995-2000)

L'ANFM, regroupant alors 120 adhérents titulaires du BAFM, ébauche un premier cursus de formation en tenant compte des souhaits exprimés lors du référendum organisé pour l'occasion. S'ensuit une période de consultation d'experts et de professionnels du champ afin d'affiner le projet, notamment sur les aspects liés à la reconnaissance du diplôme.

Fruit de ce travail de réflexion et de concertation des professionnels du champ, le DESCAT (diplôme d'études supérieures sur la conduite automobile et les transports) constitue une alternative à la proposition de 1994.

En réponse aux propositions issues de l'enquête de la DSCR jugée « illégitime » et « trop rapidement réalisée », l'ANFM organise un sondage auprès de la profession et obtient un retour de la part de 95 formateurs, un taux de participation qu'ils estiment à 60 % (ANFM-CNAM, 1996, p.6) mais une moindre représentation de la profession si l'on considère que le nombre de titulaires du BAFM à cette époque est de l'ordre de 400 d'après la DSCR¹¹.

Résultats du « référendum » de 1994

Ces résultats concernent particulièrement la désignation du diplôme, l'entrée dans le cursus, l'expérience professionnelle préalable, l'organisation de l'examen, la tutelle de formation, le cursus de formation ainsi que les contenus.

Ce qui est concordant avec la précédente enquête de 1993 concerne la désignation du diplôme, la plupart des professionnels consultés souhaitant massivement une autre dénomination. L'organisation du diplôme par unités de valeurs indépendantes et cumulables est massivement souhaitée également (par 82,8 % des répondants).

Ce qui diffère concerne l'entrée dans le cursus de formation : 74,7 % souhaitent une expérience professionnelle préalable pour entamer le cursus ; 78,5 % se prononcent pour un cursus préparatoire pour les non bacheliers et seulement 18,3 % pour une obligation du baccalauréat à l'entrée du cursus.

C'est le souhait d'une double tutelle pour la reconnaissance du diplôme ainsi que l'ouverture vers des études plus longues (maîtrise, 3^{ème} cycle) qui constitue la proposition la plus novatrice ainsi que la spécialisation d'un cursus universitaire en sécurité routière. Concernant les contenus de formation, il est souhaité qu'ils soient le plus possible « reliés aux problématiques de sécurité routière ».

Un projet qui n'aboutit pas : le DESCAT (1995)

Suite à une analyse des tâches des titulaires du BAFM, le DESCAT est élaboré en collaboration avec le CNAM (Conservatoire national des arts et métiers) et prévoit un diplôme de niveau bac+3 et une reconnaissance du diplôme par l'Education nationale, organisme de tutelle.

Le cursus organisé en sept unités de valeur d'une durée de 840 heures prévoit des enseignements théoriques de base auxquels il faut ajouter un stage pratique et environ 200 heures d'exercices dirigés. Les intitulés des cours concernent la psychologie générale, la psychologie cognitive, la psychologie de la formation, la sociologie du travail, la physiologie

¹¹ Le brevet d'aptitude à la formation des moniteurs (BAFM), Note interne DSCR, non datée.

et l'ergonomie, la didactique des nouvelles technologies, la didactique des phénomènes physiques et du risque et, des demi valeurs à choisir parmi une liste de disciplines (psychosociologie des organisations, initiation à la linguistique appliquée, théories et systèmes d'organisation, théorie des systèmes, théories de l'information, planification et conduite de formation, droit de la circulation routière, technique automobile).

Des travaux dirigés sont associés aux cours et un stage professionnel dans un centre de formation de moniteurs d'une durée de 8 à 10 semaines est également prévu dans le cursus. Enfin, la rédaction d'un mémoire sur une problématique liée à l'apprentissage, à la formation ou à la didactique de la conduite automobile est également envisagée.

Le DESCAT, préparé en partie au CNAM et dans des établissements agréés pour certains enseignements, est attribué aux candidats ayant validé la totalité des unités de valeur, ayant effectué le stage et étant titulaires du BEPECASER et d'une expérience professionnelle équivalente à 2 000 heures ou deux années de travail.

La validation des unités de valeurs « fondamentales » (correspondantes à un diplôme de premier cycle) se fait lors d'épreuves sur table organisées par le CNAM ou les centres associés. Pour les autres épreuves à orientation professionnelle (droit de la circulation routière, technologie automobile, sécurité routière), un examen annuel est organisé par les ministères de tutelle en fin d'année scolaire. Pour ce qui concerne l'unité de valeur « formation des enseignants de la conduite », il est prévu deux épreuves en salle (l'une qui consiste à dispenser un cours, l'autre à observer et « critiquer » un cours en salle) et une seconde partie en leçon de conduite avec une critique de leçon et une séquence de cours. La soutenance du mémoire et les travaux d'option se déroulent à l'oral face à un jury composé d'un enseignant du CNAM, d'un titulaire du DESCAT ou du BAFM, d'un psychologue animateur de stage de sensibilisation ou d'un chercheur de l'INRETS.

Le projet est débattu lors de la table ronde sur la formation des usagers de la route et sur la formation des conducteurs de 1996-1997 mais Jean Verré, dans son rapport au Ministre de l'équipement, des transports et du logement ne se prononce pas sur ce sujet, au motif que « les points de vue des professionnels divergent à cet égard et il n'appartient pas à la table ronde de trancher, au risque d'excéder et son objet et ses compétences ». Il réaffirme néanmoins le principe selon lequel « les titulaires du BAFM soient reconnus en tant qu'experts de la sécurité routière, tant par les professionnels que par le corps social ». Il propose une obligation de formation continue pour les titulaires du BAFM (équivalente à 39 heures tous les cinq ans dont le contenu est à définir), « proposition à discuter dans les instances adéquates » (Verré, 1997, p.104-105).

L'ANFM, par la voix de son président, ne comprend pas pourquoi ce projet de cursus d'enseignement supérieur en sécurité routière, élargi au moment de la table ronde à la formation continue pour les enseignants de la conduite, n'est finalement pas repris alors qu'il faisait consensus (Lefebvre, 1997). Le non-aboutissement du DESCAT provoque une nouvelle rupture avec la profession et les professionnels qui s'étaient fortement investis dans ce projet.

Un nouvel état des lieux de la profession dans les années 2000

Soucieux à nouveau de mieux connaître les métiers liés à la sécurité et à l'éducation routière et de réfléchir à l'amélioration du système de formation, les pouvoirs publics investissent au milieu des années 2000 dans plusieurs études afin de disposer d'un état des lieux de ce secteur professionnel. Souvent centrées sur les enseignants de la conduite et les écoles de conduite, deux au moins de ces études envisagent la filière dans son ensemble¹².

¹² Signalons tout de même les travaux du laboratoire OEP (organisation et efficacité de la production) de l'Université Paris Est autour de l'approche économique du monde des auto-écoles.

En 2005, la commande de la DSCR porte sur l'identification et l'analyse des activités liées à la sécurité routière. L'objectif de cette commande est à terme de réfléchir à l'amélioration du système de formation, celui-ci présentant des incohérences, particulièrement en termes d'architecture des filières de formation aux métiers de la sécurité routière. Il s'agit également de réfléchir aux perspectives de carrière des enseignants de la conduite, celles-ci étant limitées. Cette recherche est menée dans la région PACA. Elle est confiée au Laboratoire d'économie et de sociologie du travail (LEST), unité mixte de recherche du CNRS et de l'Université d'Aix-Marseille (Bouteiller *et al.*, 2005). Cette recherche est suivie d'une seconde visant à approfondir les hypothèses d'évolution des filières de formation, menée également en lien avec le CEREQ, le centre d'études et de recherches sur les qualifications (Bouteiller, 2007).

L'analyse en région PACA et l'architecture des filières de formation proposée en 2005

La première de ces deux recherches correspond à une étude exploratoire menée en région PACA qui vise à explorer les évolutions de l'emploi dans le secteur de la sécurité routière pour proposer des scénarii de formations initiale et continue pour les professionnels du secteur (Bouteiller *et al.*, 2005). Seuls sont repris ici les questionnements et les propositions ayant trait au diplôme du BAFM.

A côté du BEPECASER, le BAFM est un des deux diplômes « canoniques » des professionnels de l'enseignement de la conduite. Les métiers de l'enseignement de la conduite possèdent toutes les caractéristiques d'une profession à savoir : des conditions d'accès réglementées, des formations diplômantes et certifiantes, une réglementation et un contrôle des actes professionnels, une organisation professionnelle (syndicats professionnels) et une évaluation. Mais ces métiers se situent dans un statut paradoxal car contrôlés par l'Etat et tenus à une pédagogie spécifique en échange d'un monopole sur la formation à la conduite.

L'étude met en évidence des paradoxes concernant le diplôme du BAFM : un diplôme très sélectif mais non homologué, un « sésame » en termes d'activité mais une absence de reconnaissance en dehors du secteur d'activité. Si le titre semble nécessaire pour développer des activités nouvelles, le cursus de formation dans sa forme actuelle présente des lacunes en termes de programme de formation et de stages pratiques.

Les propositions pour rénover la filière reposent sur des principes énoncés par le groupe de travail présidé par C. Liebermann et H. Legendre en 2005 dont l'objectif était d'émettre des recommandations pour améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite. Parmi ces recommandations, certaines sont reprises dans l'étude du LEST à savoir :

- Elever le niveau de formation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière afin qu'ils puissent diversifier leur activité ;
- Offrir des perspectives d'évolution professionnelle au sein du secteur des auto-écoles mais également à l'extérieur de celui-ci ;
- Ou encore, améliorer les relations entre le monde des auto-écoles et l'Education nationale et les instances en charge des politiques locales de sécurité routière (Liebermann *et al.*, 2005, pp.95-99).

Ainsi, dans l'étude de 2005, il est proposé de structurer la filière de formation en trois niveaux de diplômes : un diplôme de niveau IV d'accès à la profession d'enseignant de la conduite puis un diplôme de niveau III (bac+2) reconnaissant un niveau de qualification supérieur en pédagogie, en gestion ou en connaissance de publics spécifiques, enfin un diplôme de niveau II (bac+3) ouvrant la voie aux activités de formateur de formateurs, d'animateur de stages de sensibilisation à la sécurité routière ou de conseil en sécurité routière.

Le BAFM serait également inscrit au RNPC (répertoire national des certifications professionnelles). Ce diplôme pourrait être organisé en partenariat avec l'enseignement supérieur, sur la base d'un référentiel national. Il pourrait être complété par une palette de licences professionnelles tournées vers des activités de conseil et permettre à terme de déboucher sur des Masters spécialisés dans des activités de consulting.

Les suites de l'étude et la concertation de 2006-2007

Les hypothèses issues de ce rapport ont donné lieu à une série de rencontres avec les instances représentatives de la profession et les responsables des ministères en matière d'offre de certification. Elles ont été organisées en 2006 et en 2007, ce qui a permis d'écartier certaines hypothèses et d'en valider d'autres (Labruyère *et al.*, 2007).

Concernant le diplôme du BAFM, il apparaît un consensus sur son positionnement au niveau II, à savoir bac+3. Toutefois, les professionnels souhaitent que certaines activités comme la formation de formateur et l'animation des stages de sensibilisation à la sécurité routière soient réservées aux titulaires de ce nouveau diplôme possédant en plus le BEPECASER.

Outre les partenariats possibles avec certaines universités déjà investies dans le champ de la sécurité routière, certains organismes comme le CNAM sont évoqués. Celui-ci présente l'avantage de permettre d'établir des relations centralisées contrairement aux universités (qui jouissent d'une certaine autonomie), ce qui pourrait faciliter et garantir le respect d'un référentiel national.

Etude de 2007 sur la filière de formation et les centres de formation

Dans le prolongement des conclusions de l'étude de 2005 et de la concertation qui a suivi, deux enquêtes (une quantitative et une qualitative) ont été confiées au LEST et au CEREQ pour réaliser un « état des lieux » de l'appareil de formation existant (Bouteiller, 2007). Le faible taux de réponse à l'enquête quantitative (27 réponses sur 144 centres contactés) pose cependant la question de sa représentativité. Le dispositif d'enquête comprend aussi des entretiens auprès des professionnels de l'enseignement exerçant une activité de responsable pédagogique et/ou de gestionnaire dans certains de ces centres (13 centres, 18 interviews).

Sont présentés ici les résultats les plus pertinents pour nourrir la réflexion sur la population qui nous intéresse, à savoir les formateurs titulaires du BAFM ou les candidats au diplôme et les centres de formation qui préparent à l'examen.

Le groupe des titulaires du BAFM apparaît comme fortement différencié au sein du monde des auto-écoles en ce sens qu'il semble isolé tant par rapport à l'extérieur (le milieu de la formation en général) que par rapport à la profession des enseignants de la conduite, car il est « peu ou mal représenté par les instances professionnelles ».

Les titulaires du BAFM sont critiques vis-à-vis des pratiques des écoles de conduite : le décalage important est souligné entre ce qui est enseigné lors de la formation initiale et les pratiques sur le terrain envers les usagers.

Les titulaires du BAFM ne constituent pas un groupe homogène.

Les conditions d'activité et les statuts sont variables : leur statut est souvent précaire, à temps partiel, du fait du calendrier de formation des BEPECASER ou de l'activité d'animation des stages de sensibilisation à la sécurité routière ; les titulaires du BAFM constituent au sein des entreprises une « variable d'ajustement » compte tenu de la diversification de leurs activités.

Les formateurs fonctionnent « en vase clos ». Ils doivent « se débrouiller seuls » pour construire le matériel, les contenus et les outils pédagogiques propres à leur enseignement ou aller le chercher ailleurs.

La diversité des activités et des lieux d'exercice de leurs activités est peu favorable à la constitution d'équipes pluridisciplinaires.

La formation ou l'actualisation des connaissances est la plupart du temps assurée par leurs pairs de manière quasiment exclusive. Ils manquent de suivi et de soutien pédagogique.

Notons enfin la grande hétérogénéité des analyses et des visions d'une nouvelle architecture du système de formation des enseignants de la conduite chez les formateurs du fait des variations importantes des conditions de l'activité, des publics, etc.

Conclusion

Si la volonté de réforme de la formation et de l'examen du BAFM est réelle compte tenu des évolutions de la profession des titulaires de ce diplôme et de leurs activités toujours plus nombreuses, il existe des désaccords profonds et récurrents entre la tutelle et les représentants de la profession quant à son avenir, sa formation, son statut mais également au sein de la profession elle-même. De projets en contre-projets l'impasse est manifeste, le blocage avéré dans une profession pourtant convoitée qui attire de plus en plus d'enseignants de la conduite ayant envie d'évoluer, de diversifier leur activité et d'accéder à un statut professionnel reconnu au sein de la profession.

Il existe un paradoxe certain entre le souhait de voir évoluer le statut, d'accéder à la reconnaissance du métier par l'Education nationale par exemple et une frilosité à vouloir en modifier l'accès, la formation ou le niveau.

Des questions récurrentes sont posées dans l'ensemble de ces études, consultations et projets de réforme :

- Quelle crédibilité vis-à-vis du monde de la formation en général ? Quelle visibilité socio-professionnelle ?
- Quelle singularité vis-à-vis des autres formateurs d'adultes ?
- Quelles compétences pour quelles activités ?
- Les activités sont-elles plutôt liées à la formation ou à l'éducation ?
- Quelles valeurs, quelle identité pour ce corps professionnel en forte évolution/mutation ?
- Comment les titulaires du BAFM définissent-ils leurs priorités professionnelles ? Quelles sont leurs attentes et leurs besoins face à un projet de réforme ?
- Comment valoriser ces formateurs et utiliser leurs compétences dans toutes les structures publiques de sécurité routière?

Pour conclure, citons Denis Dugué qui en 1999 identifiait déjà dans cette profession une crise identitaire depuis l'éclatement de leur activité professionnelle en de multiples activités. « Cette situation peut être conflictuelle et ne permet pas au formateur d'être aussi sûr de sa position » (Dugué, 1999a, p.20).

EXAMEN DU BAFM : CONTENU, DEROULE ET CORRECTIONS DES EPREUVES

L'ensemble des épreuves qui constituent l'examen du BAFM sont décrites dans l'arrêté du 23 août 1971 relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur, modifié à trois reprises par arrêté : du 7 août 1984, du 8 décembre 2008 et du 19 juin 2012¹³. C'est l'arrêté de 1971 qui institue le diplôme du BAFM. L'ensemble de l'arrêté n'est pas porté au code de la route.

Un autre document est essentiel pour mieux comprendre ces épreuves : le Guide d'information édité par la sous-direction de l'Education routière à la DSCR (DSCR, 2011). Ce document a été produit dans un souci de transparence et d'harmonisation des évaluations des examinateurs, comme cela avait été fait pour le BEPECASER. La diffusion du document a ensuite été élargie, via sa publication sur Internet. Son objectif est de préciser le système d'évaluation mis en place pour les épreuves d'admissibilité et d'admission du BAFM.

Ces documents permettent de décrire les attentes de l'Etat en ce qui concerne les épreuves, leur organisation, leur évaluation, etc. Cette description sera complétée par les avis recueillis au cours de cette recherche : avis des candidats (à travers l'enquête par questionnaire), des examinateurs (à travers les synthèses DSCR de leurs commentaires), des membres du jury (à travers les procès-verbaux, plus ou moins détaillés, des réunions de jury) et d'autres professionnels rencontrés dans le cadre de ce projet. Une analyse des résultats des épreuves sur 15 ans est également présentée. Enfin, des propositions d'évolution des épreuves actuelles sont listées en conclusion de cette partie.

Organisation et critères d'inscription aux épreuves du BAFM

L'organisation des épreuves, leur contenu ou encore la composition du jury n'ont pas été modifiés depuis la première version de l'arrêté en 1971. Seuls les critères d'éligibilité des candidats ont subi de légères modifications.

Critères d'éligibilité des candidats

L'arrêté de 1971 décrit les conditions d'inscription aux épreuves : être titulaire du BEPECASER, d'un titre ou d'un diplôme reconnu comme équivalent, depuis plus d'un an à la date des épreuves d'admissibilité.

La version initiale de l'arrêté, en 1971¹⁴, posait comme condition supplémentaire d'inscription à l'examen, un niveau minimum de diplôme¹⁵.

Le critère de niveau d'études n'existe plus pour l'inscription mais il autorise, sous certaines conditions, d'être dispensé des épreuves d'admissibilité. Il faut pour cela être titulaire, en plus du BEPECASER (ou d'un titre/diplôme équivalent), d'un diplôme national sanctionnant un second cycle d'études supérieures (licence, maîtrise...) ou justifier de cinq années d'enseignement dans un établissement d'enseignement secondaire ou supérieur, d'enseignement général, technique ou agricole.

Cette possibilité de dispense a toujours existé, dès la première rédaction de l'arrêté de 1971, pour les personnes titulaires d'un double cursus : étaient dispensées des épreuves d'admissibilité les personnes justifiant d'un enseignement de la conduite et celles titulaires

¹³ Voir références complètes en annexe.

¹⁴ Arrêté du 23 août 1971 relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (voir autres textes en annexe).

¹⁵ Être en possession d'un diplôme du BEPC ou équivalent, ou justifier la fréquentation d'un établissement d'enseignement secondaire ou technique jusqu'à la classe de seconde incluse ou la possession d'un titre permettant de postuler à un emploi de professeur dans un établissement d'enseignement public.

d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou équivalent au moins à la licence ou justifiant d'une expérience de cinq années dans un établissement d'enseignement secondaire (article 8 de l'arrêté de 1971, version initiale).

Avis sur la dispense et profil des dispensés

Dans notre enquête, 156 répondants (candidats ou titulaires du BAFM) ont été dispensés des épreuves d'admissibilité. Parmi eux, 9 sur 10 le sont du fait d'un diplôme de niveau bac+3 ou plus. La moitié d'entre eux présentent un diplôme de niveau bac+3. Les candidats de 2011 présentent plus souvent un diplôme de niveau bac+5 (pour 25 % d'entre eux) que les titulaires des autres sessions (19 % d'entre eux). Une dizaine seulement de personnes signalent une expérience préalable dans un établissement d'enseignement secondaire ou supérieur ; ils sont issus pour la plupart issus de l'enseignement général ou technique (Enquête INSERR 2012).

Dans leurs commentaires libres, les titulaires les plus anciens (ayant obtenu leur diplôme avant 2007) sont plusieurs à se prononcer contre la dispense, soit parce qu'elle ne semble pas justifiée (suivant notamment le type de diplôme de niveau bac+3 présenté), soit parce qu'elle dispense d'épreuves et de connaissances indispensables pour la suite. Citons par exemple des titulaires interrogés dans le cadre de l'étude : « Je pense que le fait d'exonérer les candidats aux BAFM à la seule raison qu'ils sont titulaires d'un diplôme de niveau bac+3 est une grave erreur. Pour exercer le métier de formateur de moniteurs, la formation aux épreuves d'admissibilité est, il me semble, un minimum requis » ; L'« admissibilité obligatoire pour tous les prétendants impose un minimum de connaissances faisant parfois cruellement défaut chez les titulaires du BAFM ayant directement accédé aux épreuves d'admission » ; « Supprimer la dispense de l'épreuve d'admissibilité car cette dernière évalue les connaissances réglementaires et psychopédagogiques de base » (Enquête INSERR 2012, commentaires libres).

Certains des professionnels rencontrés préféreraient un équivalent de Validation des acquis et de l'expérience (VAE) au titre de la dispense des épreuves d'admissibilité plutôt qu'un diplôme qui n'a pas forcément de lien avec la sécurité routière. Pour tous, ces diplômes mériteraient d'être plus ciblés (voir recommandations en conclusion de cette partie).

Dans notre enquête, 25 % des dispensés présentent un diplôme (ou une spécialité d'enseignement) dans le domaine des sciences de l'éducation, 16 % dans le domaine du commerce, de l'économie ou de la gestion et encore 16 % en sciences humaines et sociales. La répartition est légèrement différente chez les candidats de la session 2011 et les jeunes titulaires (sessions 2007 à 2010) qui sont plus nombreux (30 %) à afficher un diplôme de sciences de l'éducation. Les titulaires plus anciens (des sessions 2006 et précédentes) ont plus fréquemment une spécialité en commerce, économie ou gestion (20 % d'entre eux) qu'en sciences de l'éducation (17 %). Ils affichent également des diplômes ou spécialités en sciences humaines et sociales (14 % d'entre eux), en lettres et langues (14 %) ou encore dans l'enseignement (12 %) (Enquête INSERR 2012).

Jusqu'au 1^{er} février 2009, la version de l'article 3 de l'arrêté indiquait que « Nul ne peut faire acte de candidature plus de trois fois à l'examen d'obtention du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur, à quel titre que ce soit ». Introduite par l'arrêté du 7 août 1984, cette limite a été abrogée par l'arrêté du 8 décembre 2008. Ce dernier a également introduit la possibilité, à partir de la session de 2008, pour les candidats qui échouent aux épreuves d'admission ou qui ne s'y présentent pas cette année-là, de conserver leurs résultats de l'admissibilité pour les deux sessions suivantes (article 4 de l'arrêté du 8 décembre 2008). Ce point a fait l'objet de quelques éclaircissements lors des dernières réunions des membres du jury (voir page 21).

Avis sur la possibilité de passer plusieurs fois les épreuves

Parmi l'ensemble des répondants ayant passé les épreuves d'admissibilité, 65 % d'entre eux ne se sont présentés qu'une seule fois aux épreuves d'admissibilité et 25 % l'ont fait deux fois. Dans de rares cas, le titulaire a passé 3, 4 voire 5 fois ces épreuves avant de les réussir. Peu de différence apparaît finalement entre les jeunes et les plus anciens au niveau de l'admissibilité, alors que les règles ont changé. Il est peut-être trop tôt pour le mesurer. En revanche, ils sont de moins en moins nombreux à ne passer qu'une seule fois l'épreuve d'admission. Les candidats 2011 enregistrent 1,7 épreuves d'admission à leur actif, les « jeunes » titulaires 1,5 passages et les « anciens » 1,2 passages en moyenne. Les candidats actuels multiplient le nombre de passages des épreuves d'admission, mais ils sont tout de même très rares à atteindre l'ancienne limite des trois présentations.

Le fait qu'ils viennent plus souvent aux épreuves, semble poser essentiellement le problème de leur niveau et leur motivation. Un titulaire du BAFM interrogé par questionnaire signale ainsi : « dans l'état et la forme actuelle, il est inconcevable de pouvoir passer autant de fois (jusqu'à la réussite) le diplôme de BAFM (...) ça a rabaisé le niveau du diplôme » (Enquête INSERR 2012, commentaires libres). Un formateur en centre de formation va dans son sens en disant qu'il faudrait rétablir la limite du nombre possible de passages à l'examen car « trop de candidats viennent sans être assez préparés et cela donne de l'espoir à des candidats qui ne pourront jamais obtenir cet examen ; cela fait perdre du temps à tous les organisateurs » (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012).

Organisation des épreuves : calendrier, élèves tests, jury, examinateurs...

Chaque année, un arrêté du ministre chargé de la sécurité routière fixe le calendrier de la session d'examen (admissibilité – début décembre – et admission – en mars de l'année suivante).

La composition du jury est arrêtée par ce même ministère et comprend : deux représentants du ministère chargé de la sécurité routière, deux représentants de l'Education nationale, trois représentants des centres de formation de moniteurs (au sein des trois organisations patronales existantes), un représentant des enseignants salariés (et titulaire du BAFM), ainsi que quatre personnalités compétentes. Les représentants de la profession (centres de formation et enseignants salariés) sont désignés sur une liste de membres proposés par les organisations professionnelles les plus représentatives, à savoir (et suivant les résultats du Conseil supérieur de l'éducation routière), pour les organisations patronales : CNPA, UNIC et UNIDEC ; et pour les organisations salariales : CNSR, UNISDECA et FNEC¹⁶. La DSCR envoie chaque année à ces organisations professionnelles une demande de désignation d'un représentant qui pourra être ensuite retenu pour le jury. Les personnalités compétentes sont pour partie recrutées au sein des réseaux d'auto-école comme le groupe ECF ou le réseau CER ou au sein de l'ANPER¹⁷.

La DSCR a en charge l'organisation de l'examen : préparation des sujets et enregistrement des candidatures, rédaction des textes réglementaires correspondants, maîtrise d'ouvrage des épreuves (pour l'admissibilité, la maîtrise d'œuvre est déléguée aux centres régionaux et, depuis 2010 pour les épreuves d'admission, à un organisme extérieur en réponse à un marché public), organisation, présidence et animation des réunions des jurys et publication des résultats par arrêté.

¹⁶ Conseil National des Professions de l'Automobile, Union Nationale des Indépendants de la Conduite, Union Nationale Intersyndicale Des Enseignants de la Conduite, , Chambre Nationale des Salariés Responsables, Union Indépendante des Salariés de l'Enseignement de la Conduite Automobile, Fédération Nationale des Enseignants de la Conduite.

¹⁷ Groupe des Ecoles de conduite françaises, Réseau des centres d'éducation routière, Association Nationale pour la Promotion de l'Education Routière.

L'organisation des épreuves d'admissibilité est dévolue aux trois centres désignés en France métropolitaine (Bordeaux, Lyon, Paris) et à ceux situés dans les DOM (Basse-Terre, Cayenne, Fort-de-France, Saint-Denis-de-la-Réunion). Lors de la dernière session étudiée, celle de 2011¹⁸, 6 candidats sur 10 ont été accueillis dans le centre de Paris, contre environ 2 sur 10 à Bordeaux et Lyon. Les centres des DOM ont accueillis de 0 à 1 candidat. Chaque année, la DSCR envoie à chaque préfet et Direction départementale des territoires des régions concernées une instruction concernant l'organisation des épreuves écrites d'admissibilité¹⁹. Les corrections sont centralisées en un seul lieu par la DSCR.

Concernant les épreuves d'admission, les modalités d'organisation de ces épreuves sont détaillées dans l'instruction globale envoyée chaque année par la DSCR à l'ensemble des préfets et destinée aussi à l'information des candidats. Elle précise notamment que ces derniers doivent avoir plusieurs accompagnateurs pour les épreuves d'admission :

- 1 élève en formation pour l'examen du BEPECASER pour l'épreuve d'enseignement théorique ;
- 1 enseignant de la conduite pour l'épreuve critique d'une leçon de conduite ;
- et, pour la même épreuve, 1 élève conducteur en formation (filière traditionnelle, avec ou sans conduite supervisée, ou en apprentissage anticipé de la conduite), ayant au minimum accompli 10 heures en circulation²⁰.

L'instruction citée reprend la liste des documents autorisés et, en annexe, le programme de l'examen tel qu'il apparaît dans l'arrêté de 1971. Ce texte précise que l'ensemble des trois épreuves d'admission se déroulent au cours d'une même journée.

Les organisateurs des épreuves d'admission doivent pouvoir accueillir l'ensemble des participants (candidats, accompagnateurs, examinateurs) pendant plusieurs semaines (fonction du nombre total de candidats). Au titre de l'admission au BAFM, 81 personnes peuvent ainsi être présentes chaque jour dans les locaux de la structure qui organise les épreuves. Avant 2010, les épreuves avaient lieu dans les bureaux de la DSCR à la Défense, mais les locaux n'étaient pas adaptés. L'INSERR est en charge de cette organisation depuis 2010 au terme d'un marché public. Il met à la disposition des participants les salles pour les épreuves et leur préparation ainsi que les voitures à double commande pour l'épreuve de critique de leçon (voir ci-après). Il doit également procéder au recrutement de l'ensemble des examinateurs (toujours en binôme pour chaque épreuve) et organiser leur planning sur la durée de la session.

Cette externalisation des épreuves d'admission a tout de suite apporté satisfaction, comme le souligne les membres du jury de la session de 2009 (au niveau de l'organisation des épreuves mais aussi sur la sélection des accompagnateurs que cela entraîne, voir ci-après). Lors de la première session organisée à l'INSERR, les professionnels membres du jury se sont inquiétés du fait que la DSCR puisse également sous-traiter la maîtrise d'œuvre pédagogique de l'examen en plus des aspects logistiques²¹.

En tant que coordinateur, un agent de la DSCR est présent sur place durant la totalité des épreuves. C'est également un point qui avait été demandé par les membres du jury lors de l'externalisation des épreuves²².

¹⁸ Dans le cadre de cette étude, la dernière session étudiée est celle de 2011, s'étant déroulée de décembre 2011 à mars 2012.

¹⁹ Modalités de convocation et de contrôle des candidats, réception des sujets et des copies, déroulement des épreuves (l'ordre et les horaires des trois épreuves sont strictement définis) et envoi des copies à la DSCR.

²⁰ Il doit impérativement présenter son livret d'apprentissage et sa fiche de suivi de formation (ou sa copie).

²¹ (PV jury, Admission, Session 2009, p.2)

²² (PV réunion jury, Admission, Session 2009, p.2)

Le guide d'information de la DSCR précise la composition des binômes de correcteurs et examinateurs. Cette composition n'est donc pas arrêtée de façon réglementaire. La spécialité des correcteurs et examinateurs est variable en fonction des épreuves (être titulaire d'un diplôme en droit - ou avoir une connaissance ou maîtrise suffisante du droit, être compétent en matière de psychologie, pédagogie, sécurité ou circulation routières, avoir une connaissance et une maîtrise de la technologie automobile ou encore être formateur en sécurité routière). Des titulaires du BAFM sont parfois recrutés en tant qu'examineurs. Plusieurs examinateurs proviennent également de l'administration, soit en tant que délégué ou inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (et titulaires du BAFM), soit en tant que professeur (de droit, de technologie...) mais aussi membre de la DSCR ou d'autres administrations compétentes sur l'un des sujets. En dehors de l'épreuve de droit et de celle relative à l'interrogation sur le véhicule automobile, il est demandé que le binôme de correcteurs soit composé, dans la mesure du possible, d'un représentant de l'administration et d'un représentant du secteur de la formation à la sécurité routière.

Avis sur l'organisation des épreuves

Les membres du jury se sont prononcés sur le calendrier de l'examen, soulignant, comme tous les acteurs rencontrés, que le délai de préparation entre les épreuves d'admissibilité et celles d'admission est trop court (voir partie sur la préparation aux épreuves) mais que « toute modification du calendrier devra tenir compte des disponibilités des correcteurs et des examinateurs »²³. Le calendrier des épreuves du BAFM doit aussi être concordant avec celui du BEPECASER car les candidats au BAFM ont besoin de se préparer au contact d'élèves BEPECASER dans les centres de formation de moniteurs (voir partie suivante). Il a été souligné que la modification des examens introduite par le futur titre professionnel d'enseignant de la conduite serait aussi à prendre en compte dans le choix du calendrier du BAFM, qui gagnerait vraiment à être revu.

Sur les accompagnateurs, une remarque est faite par le jury de la session de 2009 sur la durée de leur présence compte tenu de leur faible participation aux épreuves (1 journée de présence pour seulement $\frac{3}{4}$ d'heure de participation pour les enseignants de la conduite et les élèves conducteurs)²⁴. La question des accompagnateurs est également posée d'une manière spécifique pour chacune des deux épreuves concernées (voir le détail des épreuves d'admission en salle et en véhicule). Un formateur souligne la difficulté des candidats qui n'ont pas suivi de formation en centre de formation à trouver ces accompagnateurs pour l'examen (Enquête INSERR auprès de CFM, 2012)

Dans l'enquête par questionnaire, les deux tiers des répondants (candidats ou jeunes titulaires) annoncent ne pas avoir éprouvé de difficulté à venir accompagnés pour les épreuves d'admission. Ceci est particulièrement vrai pour l'enseignant de la conduite et dans une moindre mesure pour l'élève en formation BEPECASER. Les difficultés sont plus nombreuses pour trouver l'élève conducteur. La moitié des personnes interrogées rapportent avoir éprouvé des difficultés à ce sujet. Les candidats qui ont échoué sont plus nombreux à annoncer des difficultés que ceux qui ont réussi (Enquête INSERR 2012). Signalons encore le commentaire d'un candidat de la session 2011 qui dit avoir dû dédommager ses élèves tests pour qu'ils acceptent de venir, en plus de leur prise en charge (hébergement et nourriture) et que cette pratique ne serait pas exceptionnelle (Enquête INSERR 2012, commentaires libres).

²³ (PV réunion jury, Admissibilité, Session 2011, p.3)

²⁴ (PV jury, Admission, Session 2009, p.2)

Forme des épreuves : durée, coefficient, notation...

L'examen comporte 6 épreuves, classées en deux séries : les premières « écrites » correspondent aux épreuves d'admissibilité, les secondes « orales et pratiques » correspondent aux épreuves d'admission. Ces épreuves sont ainsi décrites dans l'arrêté de 1971 :

Admissibilité :

- 1/ La réglementation de la circulation routière : code de la route et règlements d'application, signalisation routière, textes internationaux relatifs à la circulation et à la signalisation routières ;
- 2/ Des éléments de droit civil, pénal et administratif et de législation des assurances et du travail ;
- 3/ Des éléments de psychologie et de pédagogie.

Admission :

- 1/ Leçon d'enseignement théorique sur la réglementation de la circulation la signalisation, la sécurité et le comportement des conducteurs ;
- 2/ Interrogation sur le véhicule automobile : rôle et fonctionnement des organes et accessoires, utilisation pour l'enseignement, entretien et réparations sommaires ;
- 3/ Critique d'une leçon de conduite donnée par un moniteur à bord d'un véhicule.

Figure 1 : Récapitulatif des épreuves de l'examen du BAFM : durée et coefficient

	durée	Document autorisé	Coefficient	Notes
Réglementation	2h30	Code de la route	3	___/60
Droit	1h30	aucun	1	___/20
Psychopédagogie	2h	aucun	2	___/40
min 72 / 120 et notes $\geq 7 \Rightarrow$ Epreuves d'admission dispense \Rightarrow Epreuves d'admission (+72 points)				
Leçon d'enseignement théorique	30 min après 30 min de préparation	Code de la route, Programme national de formation, Guide pour la formation des automobilistes, code de la conduite, dossiers thématiques ²⁵ , tout document relatif aux statistiques de SR	2	___/40
Interrogation sur le véhicule automobile	20 min après 20 min de préparation	aucun	1	___/20
Critique d'une leçon de conduite	30 min de leçon sur véhicule + 15 min d'exposé critique après 15 min de préparation	Programme national de formation, code de la route, code de la conduite, guide pour la formation des automobilistes, livrets d'apprentissage des différentes catégories du permis de conduire, fiches de suivi de formation	3	___/60
min 144/240 et notes $\geq 7 \Rightarrow$ BAFM				

Chaque épreuve est notée sur 20. Une note inférieure à 7 est éliminatoire. En l'absence de note éliminatoire, un minimum de 72 points sur 120 est nécessaire pour être admissible. Un minimum de 144 points sur 240 (sans note éliminatoire) est nécessaire pour réussir les

²⁵ Initialement diffusés par les Editions Robert Séjourné sur les sujets Alcool et conduite, vision et conduite... ces dossiers thématiques ne sont plus édités ; ils ont été supprimés de la liste des documents autorisés à partir de la session 2011.

épreuves du BAFM. Les personnes dispensées des épreuves d'admissibilité ont automatiquement un capital de 72 points à leur présentation aux épreuves d'admission. Suite à une suggestion du jury d'admission de la session de 2010²⁶, il a été admis que les candidats gardant le bénéfice de l'admissibilité conservent leurs notes durant les deux autres sessions.

Comme indiqué précédemment, les épreuves d'admissibilité sont des épreuves écrites. Pour deux d'entre elles, le contenu est précisé en annexe de l'arrêté de 1971. Pour les épreuves d'admission, dites « pratiques », la forme que prennent les épreuves est variable (en salle, en voiture...) et leur contenu est peu explicite dans l'arrêté de 1971 (seul le programme de l'interrogation sur le véhicule automobile est fixé).

L'analyse des annales depuis 1981 et des banques de sujets de la DSCR (utilisées dans deux des épreuves d'admission), complétée par l'examen des critères d'évaluation détaillés dans le guide d'information de la DSCR, permet de mieux appréhender ces épreuves ainsi que les attentes de la DSCR sur cet examen. La confrontation de cette analyse aux avis des différents acteurs recueillis au cours du projet (candidats, formateurs, examinateurs) permet d'évaluer si tous partagent la même compréhension de l'examen.

Avis sur la forme des épreuves

En dehors des remarques déjà formulées sur l'externalisation des épreuves d'admission, les membres du jury se prononcent sur la question des coefficients et de la durée des épreuves.

Même s'ils soulignent que le regroupement des épreuves sur le site de l'INSERR favorise « l'harmonisation et l'homogénéisation des évaluations »²⁷, les membres du jury demandent à plusieurs reprises la possibilité d'organiser une réunion de cadrage préalable aux épreuves d'admission avec l'ensemble des examinateurs, demande à laquelle la DSCR ne peut accéder pour des raisons budgétaires (PV session 2009²⁸ et 2010²⁹). C'est une revendication qui nous a été rapportée par tous les examinateurs rencontrés, à laquelle s'ajoute la demande de certains centres de formation de pouvoir participer à ces réunions, comme dans le cas des épreuves du BEPECASER.

Autre attente : la révision des coefficients et de la durée des épreuves.

Ainsi, lors de la réunion du jury pour l'admission de la session de 2010, les membres souhaitaient une augmentation de la durée des épreuves « leçon d'enseignement théorique » et « critique d'une leçon de conduite », au détriment, si nécessaire, de l'épreuve « interrogation sur le véhicule ». La DSCR recommande cependant de ne pas dépasser la durée globale actuelle d'une journée. L'allongement des épreuves peut également entraîner une augmentation du nombre d'examineurs, problématique et coûteuse. Mais la DSCR n'est pas opposée à ces modifications, qui doivent faire partie des futures réflexions relatives à l'évolution du BAFM dans le cadre de la refonte de la filière professionnelle³⁰. Les titulaires et les candidats, dans les commentaires libres du questionnaire de notre enquête, reprennent aussi ses arguments sur la durée globale des épreuves d'admission ou sur celle de certaines épreuves (critique de leçon notamment) (Enquête INSERR 2012, commentaires libres).

En outre, les membres du jury estiment que les épreuves de critique d'une leçon de conduite et de leçon d'enseignement théorique devraient avoir un coefficient identique (actuellement, coefficient 3 pour la première et coefficient 2 pour la seconde) car elles impliquent toutes les deux : la réalisation d'un diagnostic, la maîtrise des contenus et l'aptitude à transmettre un

²⁶ (PV jury, Admission, Session 2010, pp.2-3)

²⁷ (PV jury, Admission, Session 2011, p.2)

²⁸ (PV jury, Admission, Session 2009, p.2)

²⁹ (PV jury, Admissibilité, Session 2010, p.2)

³⁰ (PV jury, Admission, Session 2010, p.2)

savoir-faire. Ces changements nécessitent un examen juridique et technique de la part de la DSCR.

Les centres de formation interrogés dans le cadre de cette étude s'appuient souvent sur le guide d'information DSCR tout en critiquant le choix et les effets de ces critères d'évaluation qui « formatent » la formation. Pour certains, il s'agit d'un « relevé de critères sans indicateur d'évaluation ». Ils cherchent dans le cadre de leur formation à rendre ces critères d'évaluation « pragmatiques », afin « qu'ils soient le reflet de la pratique ». Un formateur conclut au sujet du guide : « c'est un outil qui devrait être central mais qui finalement, ne peut pas l'être ». (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012)

Epreuves d'admissibilité : programme, attentes de la DSCR et réactions suscitées

Le programme des épreuves du BAFM, annexé à l'arrêté du 23 août 1971, détaille les thématiques pouvant être abordées lors des épreuves écrites de droit et de psychopédagogie. L'épreuve de réglementation routière n'y est pas détaillée. L'examen des annales permet ensuite de mieux saisir l'étendue des sujets d'examen. La lecture du guide d'information édité par la DSCR permet de mieux évaluer les attentes des examinateurs qui, pour l'admissibilité, sont communes aux trois épreuves. Ces informations sont complétées par les avis recueillis au cours de ce projet de recherche.

Epreuve de droit

Les connaissances attendues en termes de droit sont larges, ne serait-ce parce qu'elles doivent couvrir différentes branches du droit : civil, administratif, pénal et du travail. L'arrêté de 1971 énumère les domaines couverts par l'examen³¹.

La plupart des sujets choisis depuis 1981, même s'ils font appel à ces différentes branches du droit, sont en lien avec la conduite automobile, la sécurité routière ou le métier d'enseignant de la conduite. Citons par exemple : les raisons de l'inscription du code de la route en annexe du code pénal, les sanctions possibles en matière de suspension et annulation du permis de conduire, les conséquences civiles et pénales du non-port de la ceinture, etc.

Certaines années, les sujets sont sortis du champ de la sécurité routière : les pouvoirs du préfet et de l'organisation préfectorale, les deux ordres de juridiction en France, les faits générateurs de la responsabilité civile quasi délictuelle, l'organisation de la justice administrative, la SARL, les fraudes, les prud'hommes, la commune et le maire, le contrat de travail, les conventions collectives, le Conseil d'Etat.

La thématique de l'assurance automobile n'a apparemment été mobilisée qu'une seule fois depuis 1981 : « exposez et commentez l'évolution de l'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile ».

A une seule reprise également une situation concrète d'accident a été présentée : autour d'un cas d'un conducteur positif à l'alcool, les questions posées portaient sur sa responsabilité pénale et les sanctions administratives qu'il est susceptible d'encourir. Les correcteurs signalent cette année là des copies avec très peu de contenus, voire quelques hors sujet³² et la moyenne des notes a été la plus basse enregistrée depuis 1996 (voir page 32 et suivantes).

³¹ Les épreuves de droit civil peuvent comporter des questions sur le droit des personnes physiques ou morales, des obligations et le droit d'assurance automobile. En matière de droit administratif, les sujets peuvent porter sur l'organisation administrative (collectivités territoriales, préfet, maire) ou l'organisation juridictionnelle. L'épreuve de droit pénal peut traiter de l'organisation judiciaire, la classification des infractions et des peines, les cas de répression des homicides et blessures volontaires ou encore la question des fraudes (faux et usage de faux, usurpation de titres et tentatives de corruption). Enfin, les questions relatives à la législation du travail peuvent aborder le contrat de travail, les conditions de travail, le salaire, les conventions collectives ou encore le règlement des conflits (extrait de l'arrêté de 1971, annexe 1).

³² (Bilan pédagogique, session 2007)

Aucun document n'est autorisé durant cette épreuve. En dehors de la forme attendue, commune aux autres épreuves de l'admissibilité (plan clair et ordonné, expression écrite correcte, compréhension du sujet...), les exigences semblent fortes sur la maîtrise des contenus (diversité, exactitude et pertinence) : contenus juridiques exacts et actualisés, utilisés à bon escient, recours aux contenus argumentés et interprétation possible des textes. S'il est précisé dans l'arrêté que, sur certaines thématiques, « seules des notions sommaires sont exigées », le guide d'information apparaît moins limitatif.

Avis sur l'épreuve de droit

Les correcteurs rapportent, pour cette épreuve peut-être plus que les autres, l'existence de copies blanches (ou « pratiquement blanches »). Chaque année ou presque, la note la plus faible pour cette épreuve est 0. Compte tenu de l'étendue du programme, le traitement du sujet est parfois « superficiel » ou « partiel ». L'absence ou l'usage à mauvais escient des termes juridiques est également rapporté. La présence de « beaucoup de naïveté dans l'écriture » est une remarque qui revient à plusieurs reprises dans la synthèse des examinateurs³³.

Interrogés en 2012, les candidats de la session 2011 et les « jeunes » titulaires ayant passé les épreuves d'admissibilité (au nombre de 52), jugent pour les 2/3 d'entre eux que l'épreuve de droit est difficile mais surtout, ils sont 23 % à la trouver très difficile. Il s'agit de l'épreuve qui suscite le plus cette réponse extrême (Enquête INSERR 2012).

Epreuve de psychologie-pédagogie

L'autre épreuve écrite détaillée en annexe de l'arrêté de 1971 est celle de « psychopédagogie » qui traite à la fois de la psychologie des conducteurs, de la pédagogie de la conduite et de la sécurité routière.

En matière de sécurité routière, les candidats doivent savoir quelle est l'importance des accidents de la route dans le monde (évolution et facteurs discriminants), leurs conséquences et les facteurs de causalité (seules des notions sont attendues). En matière de sécurité, la maîtrise des facteurs influençant le comportement des conducteurs et l'analyse d'un accident du point de vue du comportement sont attendues. De façon plus théorique, les candidats doivent connaître les références pour l'analyse du comportement et de la circulation routière ; savoir comment le conducteur peut, à travers son comportement au volant, améliorer sa sécurité et la sécurité sur la route ; connaître les actions actuelles ou à développer en matière de prévention des accidents ; et enfin, maîtriser le thème de la « pédagogie de la conduite » (sans autre précision dans l'arrêté). Parmi les critères d'évaluation, la capacité à traiter le sujet à la fois sous l'angle psychologique et sous l'angle pédagogique est prise en compte (DSCR, 2011).

L'examen des annales depuis 1981 indique que l'épreuve appelle des connaissances en matière de psychologie du conducteur, principes de sécurité routière et principes de pédagogie mais également la mobilisation de ces connaissances dans le cadre d'un enseignement (techniques d'enseignement, de sensibilisation, d'évaluation...). Cette épreuve fait référence directement aux compétences attendues d'un futur formateur d'enseignants.

L'analyse des annales sur cette épreuve rend compte de l'étendue des connaissances attendues et de leur mise en pratique en situation d'enseignement.

Parfois, les sujets appellent une réflexion sur le comportement du conducteur, en lien avec la sécurité routière : influence de l'âge sur la fréquence d'accidents, la prise de risque, les facteurs d'accidents chez les jeunes...

³³ (Bilan pédagogique, session 2011, pp.3-4 ; Session 2006, p.3 ; Session 2007, p.3)

Des sujets sont très centrés sur la pédagogie et les méthodes utilisées par les enseignants de la conduite : la conduite commentée, le livret de suivi de formation, l'évaluation préalable, les cas d'accidents, les évaluations, la pédagogie par objectifs, l'organisation d'un stage de formation professionnelle ou d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière, etc.

D'autres sujets sont plus psychologiques, appelant la réflexion : l'automobile est un phénomène culturel complexe, porteuse de nombreuses valeurs ; le risque d'accident est une réalité devant laquelle il est difficile d'avoir une attitude objective ; importance des motivations dans le processus de formation des automobilistes ; la route est un espace social.

Certaines années, des sujets relevant plutôt exclusivement de la sécurité routière, ont été retenus : les facteurs liés au véhicule ayant une influence sur la sécurité, avantages et inconvénients de la formation « tout au long de la vie » des conducteurs, définir une politique globale et cohérente de formation post-permis, expliquer la baisse du nombre d'accidents dans les statistiques de sécurité routière.

Avis sur l'épreuve de psychopédagogie

Sur cette épreuve, les critiques des examinateurs dépendent du sujet et de sa thématique. On retrouve néanmoins à plusieurs reprises la remarque relative au manque « de concepts, de théorie, de fondement »³⁴ ou à la mauvaise assimilation des concepts pédagogiques³⁵.

L'avis des candidats et des jeunes titulaires sur cette épreuve est proche de celle mesurée sur l'épreuve de réglementation : 35 % la trouve « assez facile » et 65 % « difficile » avec essentiellement des avis autour de la modalité « assez difficile » (Enquête INSERR 2012).

Epreuve de réglementation de la sécurité routière

Le programme de l'épreuve écrite de réglementation n'est pas détaillé dans l'arrêté de 1971. Mais comme le candidat peut avoir à sa disposition le code de la route lors de l'épreuve, il doit savoir mobiliser cette matière à bon escient et dépasser le simple énoncé des articles du code. Il doit savoir utiliser les bons articles au bon moment, dans une argumentation plus générale. La forme est également importante : construction d'un plan, présentation claire et ordonnée, expression écrite satisfaisante, etc.

L'examen des annales fait ressortir que les sujets font appel soit à des articles du code de la route en particulier, soit à une thématique transversale.

Ils n'exigent pas uniquement une bonne connaissance du code de la route mais également une appropriation par le candidat des intentions du législateur, de l'intérêt des mesures pour la sécurité routière, etc. Les termes utilisés sont : « exposez », « énumérez » telle ou telle règle, souvent associé à « commentez », « expliquez », etc. A partir de la session de 1991, les sujets débutent systématiquement par la formule « Exposez et énumérez... les règles / la réglementation / les mesures / les dispositions... ».

Les thématiques abordées traitent des règles/réglementation/mesures relatives à certaines catégories d'usagers (piétons et deux-roues), des comportements spécifiques (alcool, vitesse), des infrastructures particulières (croisements difficiles, passages à niveaux, intersections et priorités de passage, signalisation horizontale, autoroutes, agglomérations), des manœuvres spécifiques (dépassements, arrêt et stationnement, différents modes de circulation) ou encore des conditions particulières de circulation (nuit, intempéries). Il est demandé au candidat de connaître et d'expliquer les règles relatives à des mesures publiques particulières telles que : le permis à points, le permis probatoire, le contrôle médical ou encore les mesures restrictives ou privatives de l'usage de véhicules. Enfin, quelques rares sujets plus généralistes ont

³⁴ (Bilan pédagogique, Session 2006, p.2)

³⁵ (Bilan pédagogique, Session 2011, p.3)

interrogé les candidats sur l'éducation et la formation des usagers pour développer des comportements sécuritaires, l'apprentissage de la conduite et de la sécurité routière des véhicules B, ou encore, le pouvoir des maires et des commissaires de la République relatif aux restrictions de l'utilisation du réseau routier.

Avis sur l'épreuve de réglementation de la circulation routière

Apparemment, les lacunes des candidats sont les mêmes que le sujet soit vaste ou concis : contenus incomplets ou imprécis avec des manques au niveau de l'argumentation et surtout de la justification des règles (qui fait partie intégrante de l'épreuve) ³⁶.

Les avis des candidats sur cette épreuve sont identiques à ceux recueillis sur l'épreuve précédente : 35 % des candidats et des jeunes titulaires qui ont passé cette épreuve la jugent « assez facile », 54 % « assez difficile » et 11 % « très difficile » (Enquête INSERR 2012).

Critères d'évaluation des épreuves d'admissibilité

A travers les trois épreuves d'admissibilité, les examinateurs cherchent à vérifier si le candidat « maîtrise des contenus » et « sait les argumenter ». Nous sommes donc dans une épreuve classique de test de connaissances, de structuration des connaissances et de rédaction. Les critères d'évaluation sont les mêmes pour les 3 épreuves :

- compréhension et traitement du sujet : vérifier si le candidat a bien compris le sujet et en a abordé les points essentiels ;
- diversité, exactitude et pertinence des contenus : vérifier si le candidat maîtrise effectivement les différents contenus et sait les utiliser à bon escient ;
- organisation du devoir : vérifier si le candidat est apte à élaborer un plan et à présenter son devoir de manière claire et ordonnée ;
- qualité de l'expression écrite : apprécier la qualité de l'orthographe du candidat, sa syntaxe, la lisibilité de son écriture et la richesse de son vocabulaire. Dans le détail, il est précisé que les exigences des correcteurs sont limitées à : une orthographe lexicale et grammaticale acceptable, une construction de phrases et des ponctuations exactes, une écriture permettant une lecture aisée et un vocabulaire suffisamment varié, précis, technique, adapté, etc.

Pour chaque critère, une liste de questions est proposée, non limitative et adaptée à chaque épreuve. Les deux premiers critères (« compréhension et traitement du sujet » et « diversité, exactitude et pertinence des contenus ») comptent plus dans la note finale que les critères d'« organisation du devoir » et de la « qualité de l'expression écrite ». Les deux premiers sont notés sur 6 et les deux autres sur 4, pour une note finale sur 20. Chaque correcteur reporte ses observations individuelles sur la grille d'évaluation. A la fin de l'épreuve, les deux correcteurs confrontent leur évaluation et définissent, pour chaque critère, une note commune.

Avis sur la correction et l'évaluation des épreuves d'admissibilité

En dehors des remarques sur l'étendue du programme et les coefficients, peu de remarques sont faites sur l'évaluation des épreuves d'admissibilité et son organisation. Dans le procès-verbal de la réunion du jury de la session de 2011, plus riche que les précédents, les membres du jury précisent qu'ils apprécient le regroupement de la correction sur le site de l'INSERR à compter de la session de 2011 car il « a favorisé l'harmonisation et l'homogénéisation des corrections entre les deux binômes de correcteurs »³⁷. Concernant le niveau des épreuves, il est souligné qu'un niveau élevé doit être maintenu compte tenu des nouvelles activités couvertes par les titulaires du BAFM « qui entraînent une hausse des exigences requises

³⁶ (Bilan pédagogique, Session 2011, p.1 ; Session 2007, p.1)

³⁷ (PV jury, Admissibilité, Session 2011, p.2)

auprès des candidats »³⁸. Leur commentaire sur la qualité des copies rejoint ceux des examinateurs : une légère amélioration de l'expression écrite, une meilleure maîtrise de la méthodologie même si l'amélioration constatée sur la forme semble se faire au détriment des contenus³⁹. Un formateur expérimenté fait également récemment ce constat : sentiment d'une amélioration du niveau à l'écrit des candidats et moins de candidats de niveau très faible (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012).

Les commentaires des correcteurs des épreuves d'admissibilité portent effectivement beaucoup sur la qualité de l'expression écrite et l'organisation du devoir, deux critères communs aux trois épreuves. Si la structure des devoirs semble s'améliorer lors des dernières sessions, les fautes d'orthographe et grammaticales sont encore nombreuses. Une maîtrise insuffisante de la syntaxe est souvent rapportée (en particulier sur les épreuves de droit et de réglementation qui requièrent un vocabulaire spécifique et précis)⁴⁰. Lors de la session de 2006, il était même indiqué qu'« une dégradation très significative de l'orthographe et de la syntaxe est constatée qui rend la compréhension des écrits difficile, voire parfois impossible »⁴¹. Le manque de précisions dans l'argumentation ou de justification des éléments de connaissance apportés sont également des points négatifs relevés par les correcteurs.

Epreuves d'admission : programme, attentes de la DSCR et réactions suscitées

Le programme des épreuves du BAFM, annexé à l'arrêté du 23 août 1971, détaille uniquement les thématiques pouvant être abordées lors de l'épreuve orale portant sur les véhicules et ne traite pas des deux autres épreuves de l'admission. C'est à travers le guide d'information BAFM de la DSCR que l'on appréhende mieux le contenu de ces épreuves et les attentes des examinateurs. Les épreuves d'admission ne font pas l'objet d'annales. Mais l'épreuve en salle et l'épreuve mécanique portent sur des sujets prédéfinis tirés au sort dans une banque de sujets. Cette banque a été élaborée par la DSCR qui en assure sa mise à jour ; elle a également réduit le nombre de sujets. Au moment de l'enquête, cette banque de sujets n'était pas directement accessible, comme l'est le guide d'information et les textes réglementaires. Un certain nombre de centres de formation nous ont indiqué néanmoins la connaître.

Epreuve de leçon d'enseignement théorique

Pour cette épreuve, 39 sujets peuvent être proposés au candidat (il en tire au sort deux au maximum). Comme le montrent les critères d'évaluation (voir ci-après), l'objectif de cette épreuve est avant tout d'apprécier les qualités pédagogiques du candidat. Le sujet vient pour illustrer la thématique du cours qu'il doit mettre en place. Le candidat dispose dans sa préparation de nombreux documents pour raviver ses connaissances en la matière. La maîtrise des contenus par rapport au thème pèse peu dans la note globale. Tous les sujets commencent par la consigne suivante :, :

Dans le cadre de la formation par objectif, indiquez à des élèves préparant le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER), comment ils devront procéder pour dispenser un cours portant sur le thème...

Les thèmes ont trait aux principaux enjeux de sécurité routière liés au conducteur (prise d'alcool, de médicaments, prise de risque, fatigue et vigilance, perception visuelle, fonctions sensori-motrices, fonctions cognitives, états affectifs...), à leur apprentissage (l'information de

³⁸ (PV jury, Admissibilité, Session 2011, p.2)

³⁹ (PV jury, Admissibilité, Session 2011, p.2)

⁴⁰ (Bilan pédagogique, Session 2011)

⁴¹ (Bilan pédagogique, Session 2006)

l'automobiliste, l'expérience, le permis de conduire, le bien fondé des étapes d'apprentissage de la conduite...), au véhicule (l'état du véhicule sous l'angle de la sécurité, l'éclairage du véhicule...), à l'infrastructure (la conduite en agglomération, sur autoroute, par intempéries, les intersections, le réseau routier...). Certains font appel au triptyque conducteurs-environnement-véhicules (les facteurs d'accidents, les situations d'urgence, les deux roues...) et enfin, quelques sujets sont plus généraux (les aspects économiques de la conduite, « la réglementation routière : exigence de la vie sociale », les enfants et la sécurité routière, les principales mesures de prévention, les dimensions sociales de l'insécurité routière...).

Comme indiqué précédemment, l'évaluation de cette épreuve porte avant tout sur les qualités pédagogiques du candidat. L'examineur n'attend pas que le candidat dispense un cours complet (il n'en a d'ailleurs pas le temps) mais qu'il démontre comment il ferait un cours (la différence est subtile). Pour cette épreuve, les examinateurs vont évaluer :

- la démarche pédagogique du candidat qui doit respecter le schéma type d'une séance de formation (évaluation générale et spécifique, détermination d'un ou plusieurs objectifs, application, bilan) et doit expliquer à son auditoire le bien fondé de la pédagogie par objectifs ;
- sur la base d'une évaluation, la détermination d'un objectif adapté et conforme au sujet de l'épreuve (et à son auditoire) ;
- au cours de la prestation du candidat, ses savoirs (maîtrise des contenus, théoriques et pédagogiques) et ses savoir-faire (en matière d'utilisation des méthodes et outils pédagogiques) mais également ses capacités à expliquer à son auditoire l'utilisation de ces savoirs et savoir faire pour que les élèves soient capables d'élaborer eux mêmes un cours sur le thème choisi (cet aspect compte sur 12 points sur les 20 de la note finale) ;
- l'élaboration du bilan de la séance et la capacité du candidat à mesurer l'écart éventuel entre objectif et résultats et resituer l'ensemble dans une progression générale.

Par ailleurs, dans cette épreuve, non seulement le candidat doit traiter un sujet particulier, mais il se retrouve aussi face à un auditoire de « vrais » élèves en formation BEPECASER dont la réaction va conditionner en partie l'épreuve. Les examinateurs vérifieront par exemple que le candidat évalue les besoins de son auditoire, propose des objectifs et des méthodes adaptés, recherche son attention et cherche à le stimuler, etc. La note finale pour cette épreuve tient compte pour moitié du comportement du candidat par rapport à son auditoire au cours de l'évaluation de « ce que le candidat dit de faire ». L'autre moitié de la note sanctionne la prestation du candidat : « ce que le candidat fait ». Il s'agit de la seule épreuve qui fait appel à ces deux niveaux d'évaluation de la prestation du candidat.

Avis sur l'épreuve de leçon d'enseignement théorique (dite « en salle »)

Le schéma type d'une leçon théorique est en général respecté. Toutefois, par manque de temps, peu de candidats réalisent la phase finale du bilan. Le temps de l'évaluation des élèves tests est souvent trop long (même si la taille de l'auditoire est volontairement limitée – voir ci-après) alors que l'évaluation générale est insuffisante. Les besoins mal posés nuisent ensuite à la pertinence des échanges avec les élèves tests. Dans le développement du cours, le thème est souvent insuffisamment exploité, voire parfois « complètement occulté » ou utilisé uniquement pour l'exercice d'opérationnalisation. L'utilité de la pédagogie par objectifs n'est pas assez souvent expliquée. Enfin, les objectifs pédagogiques traités sont souvent de l'ordre du « savoir » et rarement du « savoir faire / procédural »⁴².

De manière globale, la gestion du temps pour cette épreuve est problématique : « une mauvaise gestion du temps amène le candidat à une "double" voire "triple-peine" puisque les

⁴² (Bilan pédagogique, Session 2006, pp.4-6.)

critères "développement" et "bilan" seront peu ou pas notés mais également le premier critère dans le respect total de la démarche pédagogique »⁴³.

La question des élèves tests, déjà signalée précédemment dans l'organisation des épreuves, est pour l'épreuve en salle prépondérante. L'externalisation des épreuves à partir de 2010 a entraîné une hétérogénéité du niveau des élèves tests (avant, ils provenaient tous des mêmes centres de région parisienne). D'après les membres du jury de la session 2009, cette diversité a permis un enrichissement de l'épreuve⁴⁴ mais pour d'autres, elle complique l'épreuve ; par ailleurs, elle n'est pas cohérente avec la pratique du titulaire du BAFM qui sera face à un auditoire d'élèves BEPECASER inscrits dans un même centre, ayant suivi la même progression dans le programme. Pour pallier cet inconvénient, il a été décidé, lors de la réunion du jury d'admission de la session 2010, de porter à nouveau à 6 élèves la taille de l'auditoire pour l'épreuve de « leçon d'enseignement théorique » (comme cela se faisait auparavant dans les locaux de la DSCR)⁴⁵. L'expérience d'un maximum de 4 élèves a été tentée lors de la session suivante, de 2011, mais cette composition a été jugée insuffisante par les membres du jury : « cette limitation n'a pas permis aux candidats de mettre en place des évaluations pertinentes préalables à la détermination des objectifs pédagogiques »⁴⁶.

Par rapport aux épreuves d'admissibilité, les candidats et les jeunes titulaires sont plus nombreux à juger cette épreuve en salle difficile : 78 % d'entre eux, dont 20 % la trouve « très difficile » (Enquête INSERR 2012).

Epreuve de critique d'une leçon de conduite

L'épreuve de critique d'une leçon de conduite est également à l'image des épreuves dites « pratiques » de l'examen du BAFM. Le candidat observe une leçon de conduite dans un véhicule, leçon donnée par un titulaire du BEPECASER à un élève conducteur en cours de formation. Les examinateurs cherchent à apprécier « l'aptitude du candidat à établir une relation pédagogique constructive avec un enseignant de la conduite à partir d'une observation d'une séquence de formation pratique » (DSCR, 2011). L'objectif est « de transmettre, à partir d'une séquence de formation pratique observée, des savoirs et savoir-faire utiles permettant à l'enseignant de parfaire ses pratiques d'enseignement »⁴⁷. Dans le détail, les examinateurs vont noter d'un côté la qualité de la synthèse effectuée par le candidat à l'enseignant BEPECASER de son observation dans le véhicule et la façon dont il organise son propos (la gestion du temps est ici essentielle) ; d'un autre côté, les examinateurs évaluent les qualités pédagogiques du candidat : comment fait-il et aborde-il son diagnostic ? Sur quel aspect décide-t-il de travailler avec l'enseignant et comment le fait-il⁴⁸ ? Procède-t-il à un bilan ? C'est l'aspect le plus important de cette épreuve, noté sur 10 sur un total de 20. Enfin, les examinateurs notent la qualité de la communication et de l'attitude relationnelle avec l'enseignant : le candidat arrive-t-il à établir et à maintenir une relation positive et constructive avec l'enseignant ? mais également quelles sont ses qualités d'expression et de communication.

Avis sur l'épreuve de critique d'une leçon de conduite (dite « en véhicule »)

Au cours de diverses sessions, les examinateurs font remonter des observations similaires. Apparemment, les prestations sont trop « stéréotypées » autour des 3 axes : relation, sécurité,

⁴³ (Bilan pédagogique, Session 2010, p.2)

⁴⁴ (PV jury, Admission, Session 2009, p.2)

⁴⁵ (PV jury, Admission, Session 2010, p.2)

⁴⁶ (PV jury, Admission, Session 2011, p.3)

⁴⁷ (Bilan pédagogique, Session 2011, p.7)

⁴⁸ Il est indiqué dans le guide d'information que « dans le cas d'une bonne prestation de l'enseignant, le candidat n'aura pas à travailler un point précis, mais plutôt à vérifier si la démarche de l'enseignant est volontaire, motivée, etc. et donc à renforcer tous les aspects positifs ».

pédagogie (les deux premiers étant traités de façon superficielle). La synthèse de la leçon est trop longue et l'axe de travail est annoncé trop tardivement. La formulation de cet axe est proposée en termes d'objectif pédagogique, voire d'opérationnalisation (modèle pédagogie par objectifs), alors que ce n'est pas le but de cette épreuve. Cet axe doit être en lien avec la séquence observée, ce qui n'est pas toujours le cas (entraînant du coup des contenus trop conceptuels). Cet aspect est souvent rapporté. Autre preuve du manque de pragmatisme : « les candidats ne donnent pas la clé permettant à l'enseignant de mettre cette théorie en pratique » alors que l'épreuve pourrait s'apparenter à de la formation continue. Dans la relation avec l'enseignant, le candidat ne vérifie pas suffisamment la compréhension des apports qu'il présente, encore moins leur appropriation par l'enseignant. Cela se confirme par les critiques faites sur les techniques de communication, pas suffisamment maîtrisées. Le risque de monologue est souligné⁴⁹.

Lors de la session de 2006, dont le bilan pédagogique développe largement les remarques des examinateurs sur cette épreuve, il était souligné que « les nouveaux examinateurs pointent les mêmes travers ou insuffisances des prestations que les examinateurs expérimentés »⁵⁰. Suite à la session de 2011, les examinateurs rapportent que les candidats « redoublants » semblent avoir mieux compris le sens de cette épreuve et ont probablement analysé les grilles d'observations des examinateurs et en ont tiré des enseignements⁵¹.

Interrogés en 2012, 84 % des candidats et des jeunes titulaires jugent cette épreuve difficile. Ils sont même 34 % à la trouver très difficile. C'est le pourcentage le plus élevé sur l'ensemble des épreuves du BAFM (Enquête INSERR 2012).

A deux reprises il a été rapporté (dans la zone de commentaires libres du questionnaire) que l'épreuve n'est tout à fait conforme à la réalité car « on critique un enseignant titulaire et non pas un élève moniteur en formation » (Enquête INSERR 2012, commentaires libres). Cette remarque est reprise par de nombreux formateurs interrogés dans le cadre de l'enquête sur les centres de formation. Certains BEPECASER seraient réticents à recevoir des conseils de la part du candidat au BAFM. Ils ne seraient pas demandeurs de conseils. Il est alors plus difficile dans ces conditions d'établir une relation de confiance dans le temps imparti pour l'épreuve. Une formatrice de BAFM, dans sa préparation des candidats, préfère parler d'« entretien conseil » plutôt que de « critique de leçon », terme trop péjoratif à son sens (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012).

Epreuve d'interrogation sur le véhicule automobile

L'arrêté de 1971 précise que cette épreuve vise à savoir si le candidat connaît le rôle et le fonctionnement des différents organes et équipements des véhicules, les causes de mauvais fonctionnements ou encore les procédés d'entretien et de remise en état. Il s'agit d'une épreuve plus classique que les deux précédentes, de maîtrise de contenus, mais le candidat doit aussi être en mesure de transmettre ses connaissances. S'en suit une liste des thèmes à maîtriser : moteurs, carburants, embrayages, suspension, etc. (extrait de l'arrêté de 1971, annexe 1).

La banque de la DSCR contient 24 sujets pour cette épreuve : des sujets spécifiques à un organe ou un équipement du véhicule (pour ces sujets très techniques, le candidat doit présenter le rôle et/ou le principe de fonctionnement du système en question et doit souvent aussi parler des évolutions (intervenues ou à venir) de ce dispositif ; la connaissance des normes ou de la réglementation est parfois exigée aussi), des sujets plus généraux comme « les dispositifs liés à la visibilité », « le confort à bord du véhicule », et, pour prendre en compte les évolutions

⁴⁹ (Bilan pédagogique, Session 2011, pp.7-8 ; Session 2010, p.1 ; Session 2006, pp.3-7)

⁵⁰ (Bilan pédagogique, Session 2006, p.3)

⁵¹ (Bilan pédagogique, Session 2011, p.7)

récentes des véhicules « les aides à la conduite » et « les assistances à la conduite ». Figure aussi dans la banque de sujets un sujet très large, interrogeant le candidat sur « les évolutions du véhicule automobile » : le candidat doit évoquer celles survenues en matière d'écologie, sécurité primaire, secondaire, systèmes d'aide à la conduite et en choisir une pour expliquer en détail son fonctionnement.

Concernant l'évaluation de cette épreuve, le guide d'information BAFM indique qu'elle est destinée « à évaluer les connaissances du candidat en matière de technologie automobile » (DSCR, 2011). L'évaluation de la « maîtrise de contenus » pèse pour moitié sur la note finale sur 20, même si au delà de la connaissance théorique du sujet, les examinateurs doivent vérifier si le candidat a « une réelle compréhension du fonctionnement pratique » du véhicule. Le recours à des schémas semble apprécié. Le reste de la note se divise entre la clarté et l'organisation de l'exposé (sur 4 points) où l'examineur contrôlera le vocabulaire du candidat, son développement des connaissances (qui doit être « clair et ordonné ») et sa technique oratoire (rythme, débit, articulation).

Les 6 derniers points sont destinés à valider l'appropriation professionnelle des connaissances mécaniques : le candidat est-il apte à établir un lien entre les aspects techniques du sujet traité et les phénomènes de la conduite automobile (sécurité, aspect économique, respect de l'environnement...) ?

Ainsi, même si l'épreuve vise un contrôle des connaissances, l'exposé du sujet et surtout sa mise en application pratique est importante et chacun des 24 sujets de la banque reprend la mention suivante :

Important : Le candidat ou la candidate doit traiter le sujet en le reliant, dans la mesure du possible, aux points suivants :

- la sécurité,
- le respect de l'environnement,
- son utilité par rapport à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière.

Avis sur l'épreuve d'interrogation sur le véhicule automobile (dite « de mécanique »)

Peu de remarques des examinateurs sur cette épreuve par rapport aux deux autres épreuves. Globalement, un manque de préparation à cette épreuve est souligné, en particulier pour les candidats plus que les candidates. A plusieurs reprises, les examinateurs soulignent que certains candidats n'ont pas assez actualisé leurs connaissances et ne tiennent pas suffisamment compte des nouvelles technologies⁵². La technique n'est pas toujours maîtrisée (schémas inexacts, incomplets, vocabulaire inadapté...) et le lien entre le métier et le sujet traité n'est pas toujours établi⁵³.

L'épreuve de mécanique est la seule pour laquelle il y a plus de candidats et de jeunes titulaires qui la jugent « facile » que ceux qui la jugent « difficile » : ils sont 54 % à l'estimer (8 % « très facile » et 46 % « assez facile ») contre 46 % à la trouver « difficile » (34 % « assez difficile » et 12 % « très difficile ») (Enquête INSERR 2012).

Cependant, cette épreuve suscite le plus de commentaires ciblés dans la zone de commentaire libre du questionnaire de l'INSERR, en particulier chez les candidats (session 2011), soit parce que les critères d'évaluation ne sont pas compris, soit parce que l'ampleur des connaissances est vaste, soit enfin car l'épreuve est jugée inutile et peu adaptée à la réalité du métier ensuite : « épreuve de mécanique non nécessaire à ce niveau, compte tenu du "peu de demande" ensuite au BEPECASER (restreindre les sujets à l'essentiel) », « les épreuves d'admission portant sur la mécanique et la pédagogie du véhicule ne sont pas représentatives du travail en CFM » (Enquête INSERR 2012, commentaires libres).

⁵² (Bilan pédagogique, Session 2006, p.7)

⁵³ (Bilan pédagogique, Session 2011, pp.9-10)

Les professionnels rencontrés dans le cadre de cette étude commentent également largement cette épreuve, non pas dans le détail de son contenu, mais du point de vue de son intérêt global : est-elle « utile ou simplement surdimensionnée par rapport à la pratique ? ». Sur l'utilité de cette épreuve, un formateur d'un CFM précise que la question se pose aussi à l'échelle de l'examen du BEPECASER où cet enseignement est également sur-dimensionné par rapport aux besoins du métier ensuite : « L'épreuve, qui prend en compte des aspects de pédagogie, est bonne mais beaucoup trop vaste ». Et apparemment, les connaissances attendues dans ce domaine au BAFM sont largement supérieures à celle du BEPECASER. Cet écart n'est pas non plus justifié d'après un autre formateur (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012).

Statistiques : nombre de candidats, taux de réussite et taux d'absentéisme

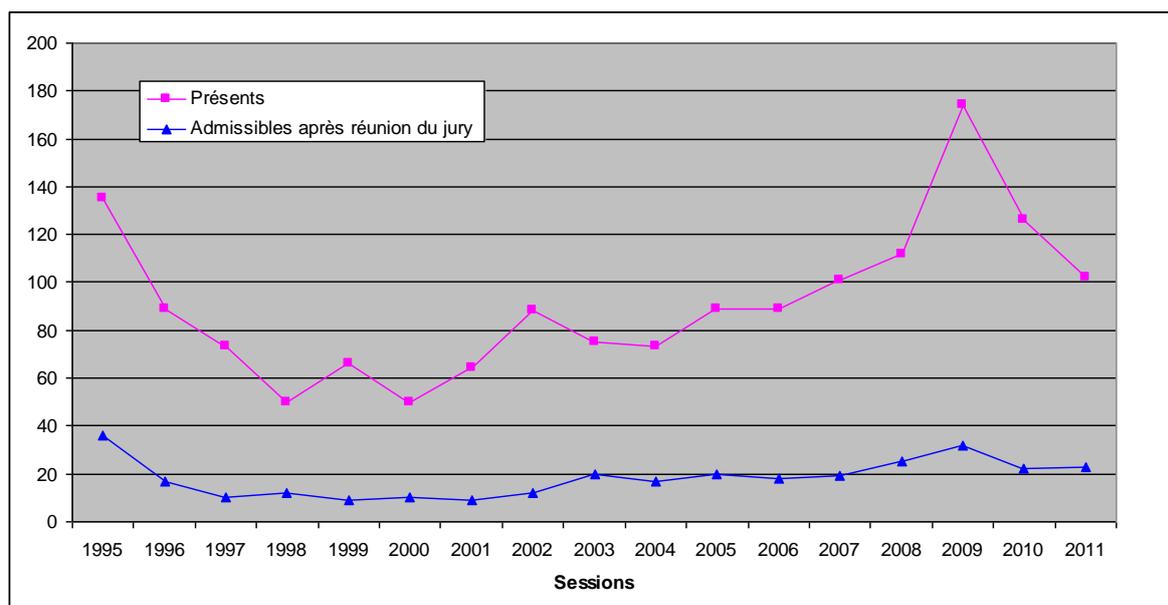
Le ministère en charge de la sécurité routière publie chaque année les résultats des épreuves d'admissibilité et d'admission dans deux procès-verbaux distincts ; y figurent le nombre d'inscrits, d'admissibles/admis et le nombre de candidats absents. Les notes moyennes de chaque épreuve sont également indiquées. Ces documents ont permis de reconstituer des séries statistiques depuis la session de 1995 jusqu'à celle de 2011. Nous ne disposons pas des données précédentes.

Résultats des épreuves d'admissibilité

En moyenne depuis 1995, 92 candidats se présentent chaque année à l'épreuve d'admissibilité du BAFM. Cette moyenne masque plusieurs périodes, avec une forte baisse du nombre d'inscrits de 1995 à 1998, une lente progression, entrecoupée d'années de stabilité, entre 1998 et 2006 (72 candidats en moyenne par an), puis une hausse des inscriptions depuis la session 2007, atteignant à nouveau un niveau proche de celui de la session de 1995 (voir figure 2). Rappelons que depuis décembre 2008 (applicable dès la session 2008), les candidats reçus à l'admissibilité conservent le bénéfice de leurs résultats pendant deux ans et la limite de trois présentations à l'examen est supprimée. Cette mesure a probablement créé l'appel d'air constaté lors de la session de 2009 : 174 candidats à l'admissibilité cette année-là.

En termes de nombre de candidats admissibles, la moyenne est de 18 par an, soit 20 % de reçus à l'admissibilité. Le nombre d'admissibles varie peu suivant les sessions. Le taux de réussite le plus élevé est atteint lors de la session de 1995, avec 27 % d'admissibles. Globalement, le faible taux de réussite est une source d'interrogations, comme le signalent les membres du jury lors de leurs délibérations (voir les commentaires des membres du jury ci-après).

Figure 2 : Nombre de candidats présents et reçus aux épreuves d'admissibilité depuis la session de 1995



Source : données DSCR

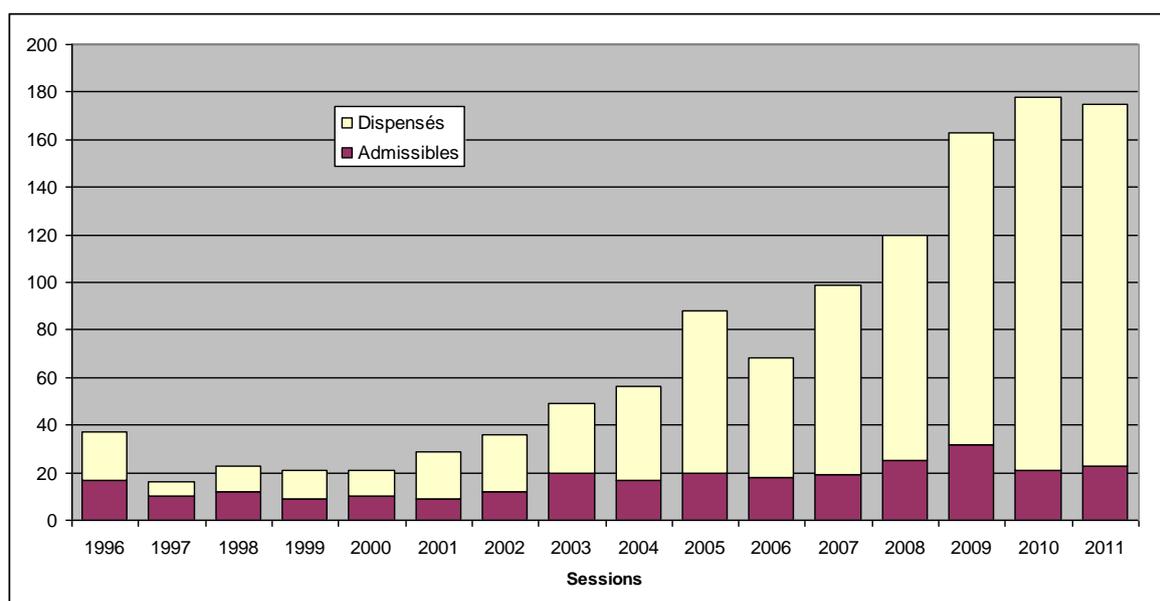
La moyenne des notes est relativement stable chaque année pour les trois épreuves d'admissibilité. On enregistre une moyenne de 9,3 points / 20 depuis la session de 1996 pour l'épreuve de réglementation, 9,3 pour la psychopédagogie et 8,7 pour le droit. C'est effectivement l'épreuve de droit qui enregistre le plus souvent la moyenne la plus basse.

Le détail des notes (rendu anonyme au préalable) nous a été fourni pour les deux dernières sessions, permettant d'affiner cette analyse. Pour la session 2011, les notes s'échelonnent lors des dernières sessions de 0 à 18. Ceux qui sont admissibles à cette session le sont avec une moyenne de 12,6, note tout juste supérieure à la note minimale d'admissibilité (fixée à 12). 12 est d'ailleurs la note la plus fréquente parmi ces derniers. Lorsqu'ils ont échoué, ils avaient en moyenne 7,9 et, pour la moitié d'entre eux, une note éliminatoire à l'une des trois épreuves (le plus souvent en droit). Pour la session 2010, les constats sont les mêmes, mais cette année là, les notes éliminatoires étaient presque autant en psychopédagogie qu'en droit.

Résultats des épreuves d'admission

Il n'y a pratiquement pas d'écart entre le nombre de candidats admissibles inscrits et ceux présents à l'admission (pour rappel, depuis 2008, les candidats admissibles conservent le bénéfice de leurs notes pour les deux sessions suivantes). A ces candidats, s'ajoutent ceux dispensés des épreuves d'admissibilité (voir critères page 16). Ils sont de plus en plus nombreux, jusqu'à 157 lors de la session de 2010 et 152 pour celle de 2011, soit respectivement 7,5 et 6,6 fois plus que le nombre de candidats admissibles. Le graphique suivant le montre bien : la croissance du nombre de candidats se présentant aux épreuves d'admission est due essentiellement au nombre de candidats dispensés puisque désormais, près de 9 candidats sur 10 proviennent de cette filière (contre 5 sur 10 précédemment).

Figure 3 : Nombre de candidats se présentant aux épreuves d'admission suivant leur statut : admissibles ou dispensés

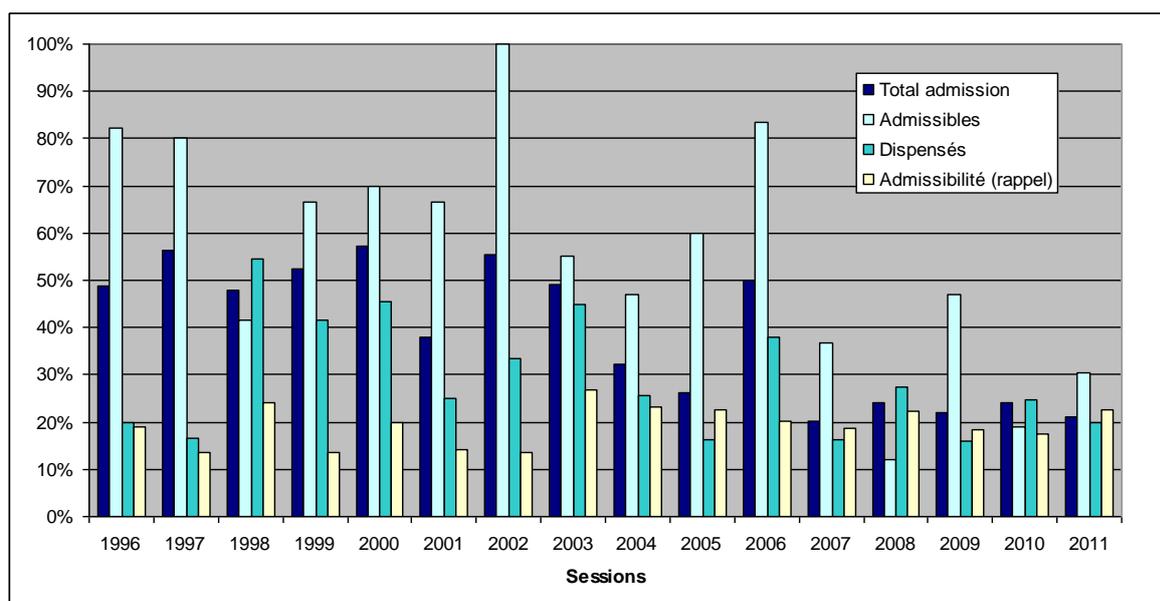


Source : données DSCR

La comparaison des figures 2 et 3 laisse apparaître d'importants changements à partir de la session 2009 : les inscriptions à l'admissibilité ont connu un pic lors de la session 2009 pour revenir à un niveau équivalent à celui des sessions de 2007 et 2008 ; les inscriptions à l'admission progressent fortement, essentiellement du fait des candidats dispensés. Cette évaluation est très certainement liée aux deux mesures introduites par l'arrêté du 8 décembre 2008 (pas limite de présentation à l'examen et bénéfice de l'admissibilité conservé pendant 2 ans), en particulier la première mesure. Mais on assiste probablement aussi à une inversion de tendance : de plus en plus de candidats viseraient-ils une dispense d'admissibilité ?

Globalement donc, le nombre de candidats se présentant aux épreuves d'admission est en augmentation sur la période, passant de 37 à 175 candidats (voir figure 3). Le taux de réussite à ces épreuves est de 39% en moyenne depuis la session de 1996, mais il varie d'un minimum de 20 % lors de la session de 2007 à un maximum de 57 % pour celle de 2000. cet écart est plus important que pour le taux de réussite des épreuves d'admissibilité. Malgré ces variations, une tendance nette à la baisse apparaît sur le graphique suivant, à partir des sessions 2004 et plus encore 2007 : excepté en 2006, le taux de réussite des sessions 2004 à 2011 est en moyenne de 24 % contre 50,6 % auparavant. Quelle serait l'explication pour 2006, année pour laquelle le nombre de candidats présents était aussi plus faible ?

Figure 4 : Taux de réussite aux épreuves d'admission (suivant le statut du candidat) et taux de réussite aux épreuves d'admissibilité (rappel)



Source : données DSCR

Autre résultat important : le taux de réussite est variable suivant le statut du candidat (voir figure 4). Globalement, sur l'ensemble de la période, le taux de réussite des candidats « admissibles » est 2 fois plus élevé que celui des candidats « dispensés ». Certaines années, comme pour les sessions 1996, 1997 et 2005, le rapport a été de 4 ou 5. D'autres années, il est équivalent, très rarement plus faible que celui des « dispensés ». En moyenne, depuis la session 1996, 56 % des candidats « admissibles » ont réussi les épreuves d'admission, contre 29 % pour les candidats « dispensés ».

Une autre preuve de leur meilleure réussite est qu'en moyenne sur l'ensemble de la période, 32 % des candidats inscrits à l'admission sont issus des épreuves d'admissibilité alors qu'ils représentent 44 % des candidats reçus à l'examen. Ils sont donc sur-représentés parmi ceux qui réussissent l'examen.

Les notes moyennes publiées à chaque session par la DSCR ne sont pas ventilées suivant le statut des candidats. Le détail des notes de 2011 permet de mesurer que les 7 candidats admissibles qui ont réussi les épreuves ont obtenu une moyenne légèrement supérieure aux candidats dispensés (12,80 contre 12,45). Les notes obtenues à chaque épreuve sont proches de celles des candidats dispensés. Leur avance provient donc des points acquis lors de l'admissibilité (13,10 contre 12,26). Parmi les dispensés, certains ont conservé leurs notes d'admissibilité de sessions précédentes. Pour eux, l'avantage est encore plus net (moyenne de 13,28 ou 79,67 points au titre de l'admissibilité) alors que les résultats obtenus à l'admission ne sont pas forcément supérieur à ceux des dispensés.

Les épreuves pratiques en véhicule et en salle enregistrent des moyennes de notes similaires : respectivement 9,73/20 et 9,77/20 en moyenne depuis la session 1996. Les notes de l'épreuve de connaissances sur les véhicules sont largement plus élevées : la moyenne depuis la session 1996 de 13,16 / 20. Lors de la session de 2011, les lauréats ont enregistré en moyenne 13,76 à cette épreuve (contre 12,86 à la critique de leçon et 11,68 à la leçon d'enseignement). Les candidats qui ont échoué s'en sortent également mieux à cette épreuve qu'aux autres épreuves.

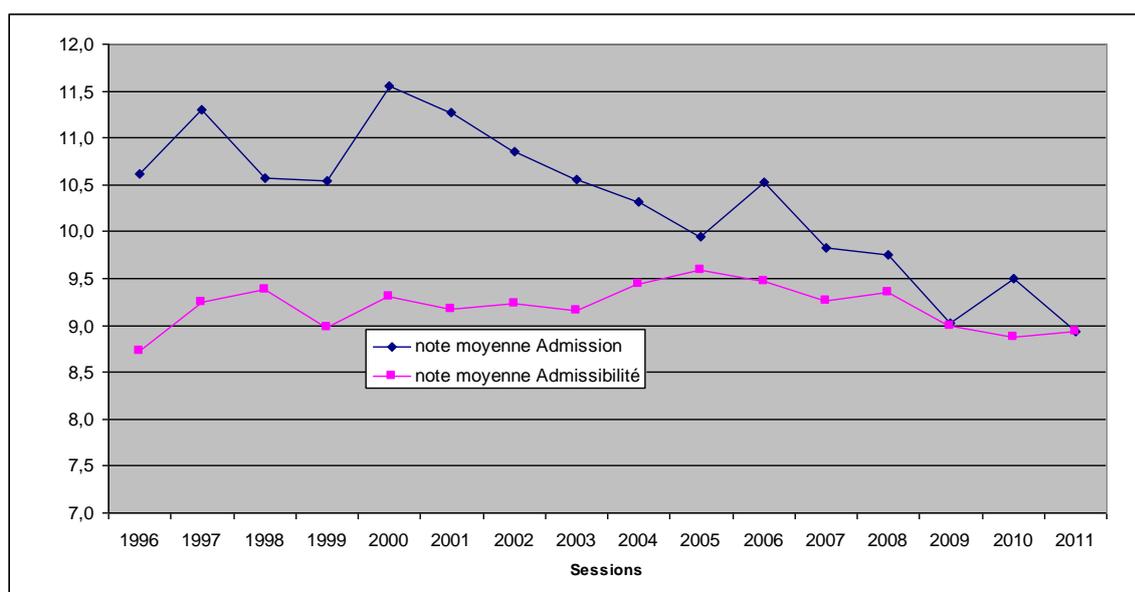
Cette épreuve, à la fois redoutée par les candidats (d'après les examinateurs) et fréquemment réduite en durée et en poids dans les discussions des membres du jury sur la modification des

épreuves, est finalement la moins pénalisante pour les candidats. Leur ressenti vis-à-vis de cette épreuve, recueilli à travers le questionnaire, l'a également confirmé (voir ci-dessus).

En tenant compte des coefficients, la moyenne des trois épreuves en 2011 était de 8,9, nettement inférieure à la moyenne générale minimale de 12/20 comme le souligne le jury de cette session.

De session en session, la moyenne générale des épreuves d'admission a eu tendance à baisser. Celle de l'admissibilité se stabilise. Les deux moyennes se rejoignent désormais :

Figure 5 : Note moyenne pour les épreuves d'admission et admissibilité par session depuis 1996



Source : données DSCR

Examen des notes par les membres du jury

A chaque session, les résultats des épreuves d'admissibilité et d'admission sont arrêtés après la réunion du jury, qui fait l'objet de la publication d'un procès-verbal.

Les cas de candidats n'ayant pas obtenu la moyenne réglementaire requise (72 pour l'admissibilité et 144 pour l'admission) sont étudiés individuellement et il est décidé pour certains d'entre eux de relever certaines notes. Ainsi, en moyenne, une dizaine de candidats sont « repêchés » chaque année aux épreuves d'admissibilité depuis 2006, soit la moitié des candidats qui ont réussi ces épreuves. Pour l'admission, 14 candidats en moyenne voient leurs notes remontées par le jury depuis 2006, soit un peu plus de 4 candidats sur 10.

Lors de la session de 2011, les membres du jury ont posé le constat du faible taux de réussite et ont avancé plusieurs éléments à cela, en particulier autour de la formation/préparation des candidats : formations dispensées peu lisibles, durée trop réduite entre les résultats de l'épreuve d'admissibilité et le début des épreuves d'admission qui n'offre que 3 à 5 semaines de formation possible pour les candidats et, indépendamment de ce délai, des formations proposées qui semblent insuffisantes et ne pas être à la hauteur des enjeux de ce diplôme. Autre problème souligné : une motivation des candidats apparemment orientée vers l'animation de stages « permis à points », ce qui se ressentirait lors des épreuves pratiques de critique de leçon de conduite et leçon d'enseignement théorique et enfin, un manque de connaissances par les candidats des enjeux des épreuves⁵⁴.

Pour les épreuves d'admissibilité, le problème du faible taux de réussite est également soulevé, sans explication claire : par manque d'informations « sur les conditions de

⁵⁴ (PV jury, Admission, Session 2011, pp.2-3)

préparation des candidats à cet examen, l'administration n'est pas en mesure d'analyser les raisons de ces taux de réussite extrêmement bas constatés à chaque session »⁵⁵.

Suite à ces constats, les membres du jury ont émis plusieurs suggestions, revenant sur la demande d'une réunion de préparation des épreuves qui rassemblerait l'ensemble des examinateurs, une réunion pour « clarifier » et « formaliser » les critères de notation, la mise en ligne d'informations supplémentaires concernant l'examen du BAFM à l'attention des candidats (notamment les bilans pédagogiques réalisés à partir des commentaires des examinateurs) et enfin, pour améliorer leur préparation aux épreuves pratiques, l'instauration d'une période d'accompagnement des futurs candidats dans les centres de formation. La DSCR rappelle que cette possibilité existe pour les candidats au BAFM, mais toujours accompagné d'un maître de stage⁵⁶.

Autres avis sur les résultats à l'examen du BAFM

La question de l'existence d'un quota de réussite à cet examen est souvent évoquée (ce que dément l'analyse des résultats). Compte tenu du faible taux de réussite, la question est parfois rapportée ainsi : existe-t-il un intérêt à limiter l'accès à cette profession ? Si oui, qui le souhaiterait a priori ?

Ce faible taux de réussite est interprété par certains comme la preuve que le niveau attendu par la DSCR est trop élevé alors que d'autres (parmi les examinateurs) y voient le faible niveau des candidats.

Absentéisme

Environ 1 candidat sur 5 ne se présente pas aux épreuves alors qu'il s'y est inscrit. Pour les épreuves d'admissibilité, ce chiffre est proche de 1 sur 3 lors des sessions de 2010 et 2011, soit entre 40 et 50 candidats attendus qui ne se sont pas présentés.

Pour les épreuves d'admission, le taux d'absentéisme s'équilibre à 20 % sur l'ensemble de la période étudiée, allant de façon exceptionnelle jusqu'à 43 % lors de la session 1997 ou encore 29 % lors de celle de 2006. Tous les candidats inscrits suite à l'admissibilité se présentent pour les épreuves d'admission. C'est du côté des candidats dispensés de l'admissibilité que le désistement est le plus important : jusqu'à 69 candidats absents lors de la session de 2011, 21 en moyenne entre les sessions 1996 et 2011, avec une forte augmentation du nombre d'absents à partir de la session 2003 et encore plus 2006. Dès lors, près de 40 candidats manquent à l'appel chaque année. Même si cet absentéisme n'est pas plus élevé que pour d'autres examens⁵⁷, cela déstabilise l'organisation des épreuves et l'équilibre des journées par rapport au nombre d'examineurs prévus et au nombre d'élèves tests présents pour les autres candidats. Les membres du jury sont sensibles à ce problème, comme l'atteste la lecture des derniers procès-verbaux des réunions du jury.

⁵⁵ (Résultats, Admissibilité, Session 2011, p.3)

⁵⁶ (PV jury, Admission, Session 2011, p.3)

⁵⁷ En 2008, un député attirait l'attention du secrétaire d'État chargé de la fonction publique sur un taux d'absentéisme de l'ordre de 30 à 40 % dans les concours de la fonction publique territoriale, du fait de la non limitation du nombre de présentation possible, de la facilité d'inscription, en particulier l'absence de frais d'inscription (http://www.deputegandolfi.com/travail-legislatif-questions-ecrites-au-gouvernement-concours-administratifs-absenteisme-et-fraisd%27inscription-janvier-2008-_121.html). La même année, un rapport de deux inspecteurs généraux de l'administration signale un absentéisme de près d'un tiers dans les concours de la fonction publique d'état (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000100/0000.pdf>). 28 % est la moyenne signalée pour les concours administratifs de l'année 2011.

Avis sur l'absentéisme

L'absentéisme inquiète. Par exemple, le problème est soulevé par les membres du jury de la session 2010 ainsi que par la DSCR : « trop de candidats n'informent pas de leur non-participation aux épreuves malgré les deux courriers de demande de confirmation qui leur sont envoyés. Ces absences non prévues perturbent le déroulement des épreuves de la journée. Si tous les candidats absents avaient officiellement infirmé leur participation dès le premier courrier, la durée de la session aurait été écourtée de 2 jours, réduisant d'autant les frais afférents à l'organisation de cet examen ». Pour la session 2011, les organisateurs ont concentré sur les premières journées d'épreuves les candidats ayant confirmé leur venue, afin d'être certains d'avoir des auditoriums de taille équivalente et suffisante. La contrepartie est, que sur la fin de la session, les journées étaient pratiquement vides.

Les membres du jury s'interrogent alors : faut-il instaurer un droit d'examen ? Faut-il instaurer une caution restituée aux candidats présents aux épreuves ou qui ont informé officiellement de leur désistement⁵⁸.

Les candidats au BAFM : ressenti et résultats de la session 2011

Dans l'enquête par questionnaire, les questions précises sur les épreuves (réussite et ressenti) ont été posées à tous les candidats à l'admission de la session d'examen de 2011 (désignés par « candidats 2011 »), ainsi qu'aux « jeunes » titulaires, c'est-à-dire ceux ayant obtenu leur diplôme entre la session 2007 et celle de 2010. 38% des candidats de 2011 contactés et 53% des jeunes titulaires ont répondu. Certaines de ces questions ont concerné aussi les anciens titulaires, c'est-à-dire ceux ayant passé leur examen avant la session de 2007. 40% d'entre eux ont répondu à l'enquête.

Si tous les candidats interrogés ont passé les épreuves d'admission, ils sont nettement moins nombreux à avoir passé celles d'admissibilité et donc à se prononcer sur ces épreuves.

Figure 6 : Proportion d'admissibles et de dispensés en 2012

Avez-vous présenté les épreuves d'admissibilité pour pouvoir vous présenter aux épreuves d'admission ?	Candidats 2011		"jeunes" titulaires		"anciens" titulaires		Ensemble	
	N	%	N	%	N	%	N	%
TOTAL	66	100,0	83	100,0	162	100,0	311	100,0
Oui	22	33,3	30	36,1	103	63,6	155	49,8
Non (= dispensés)	44	66,7	53	63,9	59	36,4	156	50,2

Source : Enquête INSERR 2012

Sur ce critère, l'échantillon n'est pas représentatif car lors de la session 2011, 13 % des candidats présents aux épreuves d'admission étaient admissibles et 87 % dispensés. Sur les sessions de 2007 à 2010 incluses, la part des admissibles parmi les reçus était de 23 % et de 77 % pour les dispensés. Et sur les années précédentes (dans la limite des données connues – session 1995 à 2006), la part des admissibles était de 54 % et de 46 % pour les dispensés (contre respectivement 64 et 36% pour notre échantillon de titulaires sur la même période). Les personnes ayant passé les épreuves d'admissibilité sont donc sur-représentées parmi ceux qui ont répondu à notre enquête (voir annexe méthodologique). Cela a une influence également sur les résultats à l'examen rapportés.

Analyse du ressenti des candidats

Ont été traités précédemment les éléments relatifs à la dispense d'admissibilité, au nombre de présentations de ces épreuves le cas échéant, aux difficultés liées à la présence des élèves tests durant les épreuves et pour chaque épreuve, au ressenti des candidats et des jeunes titulaires face à la difficulté perçue des épreuves.

⁵⁸ (PV jury, Admission, Session 2010, p.3)

Concernant celles d'admissibilité, on l'a vu, les trois épreuves sont jugées de façon similaire (les 2/3 des candidats environ les jugent « difficiles ») mais l'épreuve de droit est la plus fréquemment jugée « très difficile ».

Le type de difficultés relevé (plusieurs réponses étaient possibles) concerne essentiellement l'ampleur et la diversité des connaissances (raisons avancées par 73 % des candidats). Puis viennent les arguments sur la gestion de la durée des épreuves (40 %), le niveau des connaissances (27 %) et plus rarement, l'organisation de l'argumentation sous forme d'un plan (13 %).

Au final, les candidats sont nombreux à ne pas avoir été surpris par le niveau des épreuves. Personne n'a trouvé que ce niveau était inférieur à celui attendu.

Pour les épreuves d'admission, les 2/3 également des candidats les jugent difficiles. Mais ils sont 22 % à les trouver « très difficiles ». Les impressions sont variables suivant les épreuves comme indiqué précédemment avec des jugements plus partagés (et plus cléments) pour l'épreuve d'interrogation sur le véhicule et des jugements plus radicaux pour la leçon d'enseignement et encore plus la critique de leçon.

Les difficultés éprouvées sont avant tout, et de façon partagée entre les candidats 2011 et les jeunes titulaires, la gestion de la durée des épreuves (63 % d'entre eux l'évoquent). Sont ensuite signalées les difficultés dues à l'ampleur et la diversité des connaissances ainsi que le niveau des connaissances (les candidats 2011 mentionnent ces difficultés plus fréquemment que les jeunes titulaires). La relation avec les examinateurs et, surtout pour les jeunes titulaires, la relation avec l'enseignant de la conduite sont signalées⁵⁹ par respectivement 24 % et 14 % des personnes interrogées. Globalement, même si les avis sont plus partagés que pour les épreuves d'admissibilité, ils sont un peu moins des deux tiers à trouver le niveau des épreuves d'admission équivalent à celui auquel ils s'attendaient et un tiers à le trouver supérieur.

Analyse des résultats des candidats

Parmi les 66 candidats de la session de 2011 qui ont répondu à l'enquête, 21 ont été reçus et 45 ne l'ont pas été, ce qui correspond à un taux de réussite de 32 %, supérieur à celui enregistré cette année-là par la DSCR (21 %). Comme il surestimait la part des candidats admissibles, notre échantillon surestime celle des candidats reçus (passage par l'admissibilité et réussite au BAFM étant deux critères liés, comme l'a montré l'analyse précédente des taux de réussite suivant la filière). Les statistiques issues de l'enquête par questionnaire le confirment :

les candidats 2011 qui ont passé les épreuves d'admissibilité réussissent plus facilement que les dispensés.

L'impact du mode de préparation est difficile à isoler car les candidats 2011 n'ayant pas suivi de formation de préparation sont trop rares.

Pour certaines épreuves (critique de leçon de conduite et interrogation sur le véhicule), le fait de se sentir bien préparé à l'épreuve s'accompagne d'un taux de réussite plus élevé (mais pas pour l'épreuve de leçon d'enseignement théorique).

Dernier résultat : le taux de réussite est plus important parmi les 25-35 ans. Pour les autres tranches d'âge, les écarts ne sont pas significatifs.

⁵⁹ Il ne s'agit pas de réponses spontanées ; la question proposait ces modalités là.

Les candidats de la session de 2011 qui ont échoué à l'examen (soit 42 candidats) ont été interrogés sur leur volonté de se présenter à nouveau aux épreuves : 93 % souhaitent effectivement poursuivre dans cette voie. Les moyens à mettre en œuvre pour réussir les épreuves la prochaine fois, concernent, dans la moitié des réponses, une meilleure préparation : travailler davantage, mieux préparer certaines épreuves mais aussi s'entraîner en conditions réelles d'examen. Cela rejoint les remarques des examinateurs relatives à la mauvaise gestion du temps des épreuves et à l'effort à fournir en ce sens.

Mieux comprendre leur échec en travaillant sur les critères d'évaluation et de notation ainsi que sur les consignes et annotations des examinateurs sont aussi fréquemment évoqués.

Enfin, seules 3 personnes disent vouloir se présenter la prochaine fois en candidat libre mais plus fréquemment, des candidats 2011 évoquent de faire ou refaire une formation. Dans ce cas, les changements attendus concernent : « une meilleure formation plus personnalisée », plus de simulations et de mises en situation, plus de contact avec des BAFM...

Conclusion : les évolutions possibles de l'examen sous sa forme actuelle

Au delà des questions préétablies, les candidats et titulaires du BAFM ont émis des avis spontanés sur l'examen, de même que les responsables des centres de formation (CFM) qui n'étaient pas systématiquement interrogés sur ce sujet. L'ensemble des commentaires recueillis permet d'envisager des modifications de l'examen tel qu'il existe actuellement.

Commentaires des formateurs sur l'examen

Les commentaires sur l'examen des formateurs de CFM interrogés sont en lien avec les difficultés qu'ils rencontrent dans la préparation des candidats (voir partie suivante relative à la préparation à l'examen).

Beaucoup de formateurs, y compris ceux qui préparent à l'examen du BAFM, jugent la préparation des candidats trop théorique, ce qui donne durant les épreuves « des candidats trop obnubilés par la théorie, qui perdent leur réactivité et leur spontanéité au contact avec les élèves tests ». Ils soulignent aussi que l'examen ne « correspond pas à la réalité du terrain », c'est-à-dire au métier de formateur de BEPECASER (cela rejoint la critique que les élèves tests de l'épreuve de critique de leçon sont de vrais enseignants de la conduite durant l'épreuve alors que dans la pratique, les titulaires du BAFM seront face à des apprentis BEPECASER).

Les formateurs en CFM reprochent à l'examen l'« écart très important entre ce qui est attendu à l'admissibilité et l'admission » ; les exigences à l'admission sont particulièrement élevées en termes de pédagogie,

Le calendrier des épreuves est, sans surprise, source de mécontentement car il n'offre pas assez de temps de préparation aux épreuves d'admission. Mais les formateurs conviennent qu'il faut le maintenir cohérent avec la présence dans le centre de stagiaires BEPECASER (indispensables à la préparation des stagiaires BAFM).

La durée des épreuves est commentée. Pour l'épreuve en salle, les formateurs soulignent la difficulté à « caser » l'évaluation initiale de l'auditoire ; pour l'épreuve en véhicule, la difficulté à établir une relation avec l'enseignant qui autorisera la critique ensuite. Et de manière générale, un formateur parle du « stress des candidats amplifié par la durée des épreuves ». La meilleure gestion de son temps et l'entraînement en conditions réelles de temps sont évoqués par beaucoup des formateurs de candidats au BAFM.

Enfin, un certain nombre d'entre eux signalent ne pas bien comprendre les attentes vis-à-vis des épreuves ; ils sont aussi plusieurs à remettre en cause la qualification des évaluateurs (« problème d'être évalué par ses pairs »), surtout le manque d'harmonisation dans l'usage

des critères du guide d'information (un formateur parle alors d'« opacité » de cet examen), et réclament, comme beaucoup de professionnels, une réunion de coordination des examinateurs à laquelle les centres de formation seraient invités (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012).

Commentaires des candidats sur l'examen

A travers le questionnaire, les titulaires du BAFM ont été interrogés sur le coefficient qu'ils attribueraient à chacune des épreuves dans le cadre des épreuves actuelles.

Concernant les épreuves d'admissibilité, ils sont 3 sur 4 à penser que l'épreuve de psychopédagogie doit faire l'objet d'un coefficient 3 (le coefficient actuel est de 2). Les avis sont plus partagés sur les deux autres épreuves : celle de réglementation routière aurait soit un coefficient 2, soit un coefficient 3 (3 actuellement) et celle de droit aurait soit un coefficient 1, soit 2 (1 actuellement). C'est donc surtout le poids de l'épreuve de psychopédagogie que les titulaires du BAFM modifieraient.

Pour les épreuves d'admission, les avis sont plutôt tranchés : 73,5 % d'entre eux classent la leçon d'enseignement théorique en coefficient 3, comme pour la critique d'une leçon de conduite (pour 74,7 % d'entre eux) alors que l'interrogation sur le véhicule automobile est proposée en coefficient 1 par 69,0 % des titulaires interrogés. Les « jeunes » et les « anciens » titulaires partagent exactement le même point de vue sauf en ce qui concerne l'épreuve de critique de leçon pour laquelle les jeunes sont moins nombreux à proposer un coefficient 3 que les anciens (respectivement 66,3 % contre 79,0 %).

Figure 7 : Avis sur les coefficients des épreuves « dans le cadre des épreuves actuelles » en 2012

<i>Dans le cadre des épreuves actuelles, quel coefficient attribueriez-vous à chacune des épreuves</i>	Réglementation de la circulation routière	Psychopédagogie	Droit (civil, administratif, pénal)	Critique d'une leçon de conduite donnée par un moniteur	Leçon d'enseignement théorique	Interrogation sur le véhicule automobile
coefficient actuel	3	2	1	3	2	1
Coefficient 1	9,4%	3,3%	46,5%	4,9%	4,1%	69,0%
Coefficient 2	37,1%	15,5%	38,4%	15,9%	18,0%	22,0%
Coefficient 3	46,9%	74,7%	7,8%	74,7%	73,5%	4,1%
nsp	6,5%	6,5%	7,3%	4,5%	4,5%	4,9%

Source : Enquête INSERR 2012

Dans les commentaires libres, ils sont nombreux à s'être prononcés sur l'examen, sa forme, son évaluation ou de manière plus générale, son décalage par rapport à l'activité professionnelle ultérieure. 7 commentaires sur 10 se rapportent ainsi à l'examen. Nous avons déjà indiqué ceux, en particulier des « anciens » titulaires, sur la non-justification de la dispense des épreuves d'admissibilité. Dans le même ordre d'idées, ils se prononcent sur le niveau initial : une expérience minimale d'enseignant de la conduite est demandée (2, voire 5 ans minimum). La question d'un entretien préalable pour cerner les motivations des candidats est posée (elle rejoint les débats repris dans la quatrième partie de ce rapport, autour des activités exercées par les titulaires du BAFM).

Au niveau des épreuves, quelques remarques ont déjà été signalées sur l'épreuve de mécanique, les autres concernent souvent la durée des épreuves ou d'une épreuve en particulier (souvent formulées par les candidats récents). Parmi les commentaires qui traitent de l'inadéquation de l'examen par rapport au métier, certains déjà signalés se rapportent à l'épreuve de critique de leçon, les autres sont plus généraux : examen trop théorique par rapport au métier (« examen du BAFM ne prépare qu'à des savoirs (...), seule l'épreuve d'enseignement théorique est en adéquation avec l'activité principale du futur formateur »), examen non adapté à la diversité des activités d'un titulaire du BAFM (« le BAFM doit être polyvalent, nous ne sommes pas préparés à ça : formation continue, prévention entreprise... », « je considère l'orientation

actuelle du diplôme comme peu adaptée à la filière du PAP⁶⁰ »), examen et préparation insuffisants pour être opérationnels (« l'obtention du diplôme n'apporte pas de réelle qualification professionnelle permettant une pratique immédiate de l'activité. Le BEPECASER (dans sa structure) me paraît mieux répondre à des besoins professionnels »). Signalons tout de même un commentaire positif (rare) : « malgré ces lacunes, le BAFM est un examen en relative bonne adéquation avec la nature des fonctions à exercer ».

Plusieurs remarques portent sur l'évaluation des épreuves et les examinateurs : les critères de notation sont apparemment « flous » et, par exemple, « ne permettent pas aux candidats de pouvoir savoir sur quels points précis s'améliorer pour la préparation à l'examen ». Plus nombreuses sont les remarques portant sur une apparente disparité des notations et des évaluations, un non-respect apparent des grilles de notation ou du guide d'information (« un guide d'information remis à tous les stagiaires doit continuer à être respecté et non pas ignoré par les examinateurs, ou bien alors qu'ils nous en fassent part lors des préparations à ces épreuves afin de respecter l'égalité des chances de chaque candidat au BAFM »). Comme beaucoup de professionnels rencontrés, certains évoquent la nécessité d'une réunion de coordination des examinateurs. Enfin, quelques remarques négatives liées aux comportements des examinateurs lors de l'épreuve sont rapportées.

En définitive, ils sont plusieurs à proposer des solutions de réforme, plus ou moins d'envergure :

- revalorisation du diplôme ou reconnaissance du diplôme à niveau Bac+3 ;
- examen sous forme de contrôle continu, par alternance ;
- d'avantage d'épreuves pratiques (« revoir le diplôme entièrement, plus de pratique, plus de mise en place de choses concrètes, programme détaillé, méthodes... ») ;
- introduction d'un mémoire dans le cadre du contrôle continu ou en conclusion d'une période de stage (« remplacer les 3 épreuves d'admission par un mémoire à soutenir à l'oral devant un jury. Ce mémoire reprenant un thème de psychopédagogie utilisé pendant un stage de 6 semaines de formateur de BEPECASER ») ;
- création d'une filière universitaire : « créer une filière universitaire en lien et/ou en complément avec la "licence sciences humaines et sociales", option gestion éducation des risques routiers. Valider la licence avec une formation spécifique "formation de formateur sécurité routière" », « le mieux serait d'inscrire la formation BAFM dans un cursus universitaire qui répondrait aux préconisations de Gadget », « licence de sciences de l'éducation : option sécurité routière ou autre option. Après des modules à valider par compétences et activités du formateur et surtout des formations répondant concrètement aux compétences et activités du formateur et non qu'aux épreuves d'examen », « Intégrer la formation à ce diplôme au sein de l'éducation nationale afin d'extraire ce cursus du monde de l'auto-école » ;
- à défaut de cursus universitaire, « mieux encadrer les centres de formation actuels, réfléchir à un programme tronc commun et des options (formation moniteur, stages PAP, justice), privilégier de véritables mises en situation sur le terrain seule une vraie concertation pluridisciplinaire peut aboutir à une réforme ».

Nous reviendrons dans la conclusion générale du rapport sur ces projets de réforme en profondeur du diplôme, qui intègrent une réflexion sur la filière de formation et les finalités professionnelles du diplôme.

⁶⁰ Permis à points

Proposition d'évolution a minima

A ce stade, l'ensemble des éléments réunis dans le cadre de cette étude nous ont permis d'envisager des solutions pour faire évoluer l'examen dans sa forme actuelle. Ces recommandations ont été formulées en concertation avec les membres du comité de suivi. Elles s'appuient sur les principes suivant : plus de transparence, une simplification des épreuves, un allongement de la durée de formation et la synchronisation des calendriers.

Concernant les épreuves d'admissibilité, il est proposé :

- de limiter la dispense d'admissibilité aux diplômes issus de matières en lien avec le métier ; par exemple : droit, psychologie, sciences de l'éducation, diplôme d'enseignant de l'éducation nationale.
- de revoir, dans les coefficients ou dans la forme des épreuves, la place et le poids de l'écrit, en favorisant par exemple des QCM pour valider des connaissances dans certaines épreuves, en valorisant les connaissances par rapport à l'écrit dans d'autres épreuves.
- de limiter la place des connaissances théoriques vers plus d'évaluation pratique : études de cas, travail sur les ressources utilisées pour vérifier les compétences à savoir utiliser ces outils, etc.

Ces deux dernières remarques peuvent sembler contradictoires mais il s'agirait d'équilibrer l'écrit, la théorie et la pratique sur l'ensemble des épreuves d'admissibilité.

- de revoir le programme de l'épreuve de droit : le limiter aux domaines utiles à la profession (droit pénal, droit des assurances, droit du travail) et fixer le niveau (quel niveau de connaissances est-il nécessaire ? notions ou plus ?).
- de changer l'intitulé de l'épreuve de psychopédagogie qui serait intitulé « Pédagogie de la conduite et sécurité routière » et d'en fixer le programme (fixer les limites, les références, etc.). Les études de cas seraient bien adaptées à cette épreuve (rejoint la perspective d'applications plus concrètes au métier de pédagogue/formateur).

Concernant les épreuves d'admission, il est proposé :

- d'allonger la durée des épreuves : durée de l'épreuve de pédagogie en salle de 45 minutes (au lieu de 30 actuellement) ; durée de l'épreuve de critique de leçon de 1h15 (30 min de leçon, 15 min de préparation et 30 min de confrontation avec l'enseignant). Pour rester dans la durée globale actuelle des épreuves (une journée), cette proposition est dépendante de la suivante.
- modifier ou supprimer l'épreuve de mécanique : supprimer cette épreuve car jugée trop éloignée du métier de pédagogue dans sa forme actuelle ou la transformer en une épreuve d'admissibilité sous forme de QCM, autour des notions d'entretien du véhicule, des nouvelles technologies, des nouveaux équipements, etc. Ces thèmes peuvent être repris en supports de cours pour l'épreuve de pédagogie en salle.
- de modifier les coefficients : proposer le même coefficient pour les épreuves de leçon d'enseignement théorique et la critique d'une leçon de conduite.
- de revoir le statut du guide de l'examinateur : prévoir sa diffusion aux centres de formation et le présenter comme un outil de travail avec les candidats.
- de revoir le nombre d'élèves tests pour l'épreuve en salle : prévoir un vrai groupe en salle de 6 personnes pour une durée de l'épreuve de 45 minutes (ou 4 personnes pour une durée de 30 min). Adapter la taille de l'auditoire à la durée de l'épreuve favorisait la phase d'évaluation des besoins du groupe.

En ce qui concerne l'ensemble des épreuves, il est proposé :

- plus de transparence (« faire baisser la tension sur le secret autour de la DSCR et du BAFM ») par la publication des synthèses des correcteurs, des annales, des banques de sujets sur la pédagogie en salle, du guide d'information, de l'aide à la correction...
- un autre mode d'élaboration des sujets : ils seraient fixés par les évaluateurs ou les formateurs puis choisis par la DSCR ; possibilité de créer périodiquement une banque de sujets renouvelables ; prévoir une correction type pour référence (problématiques, éléments de contenu, un ou deux plans, illustration à faire valider).
- de modifier le calendrier d'examen et de synchroniser des calendriers des épreuves avec celui du BEPECASER : examen d'admissibilité en décembre, résultats en janvier, formation possible de janvier à juin, examen d'admission au cours de la 2^{ème} quinzaine de juin ou 1^{ère} semaine de juillet.
- nomination et coordination des examinateurs : maintenir une nomination par la DSCR mais modifier les critères (être formateur de BAFM), limiter le nombre mais augmenter et harmoniser leur temps de présence (une semaine qui débute par une réunion de coordination) et leurs honoraires, prévoir un séminaire annuel pour homogénéiser les évaluations.

LA PREPARATION AUX EPREUVES DU BAFM : L'AVIS DES CANDIDATS ET DES CENTRES DE FORMATION

On l'a vu précédemment, la question de la préparation aux épreuves du BAFM est au cœur des préoccupations des candidats qui ont échoué et qui souhaitent se présenter à nouveau, certains n'hésitant pas à suivre à nouveau une formation pour y parvenir. Les candidats de la session 2011 ont été interrogés en détail sur leur mode de préparation.

En parallèle, nous avons mené une enquête téléphonique auprès des centres qui proposent ce type de préparation à l'examen du BAFM, afin de les recenser et d'avoir une description des formations proposées. Ces entretiens téléphoniques ont été l'occasion également de recueillir l'avis de professionnels sur l'ensemble de la filière du BAFM. 63 personnes ont été contactées dans cette phase de l'étude (voir le détail page 5).

Description de la préparation à l'examen du point de vue des candidats

Dans notre enquête, près de 9 répondants sur 10 ont suivi une formation pour préparer l'examen du BAFM. Plus d'un tiers l'ont fait pour les épreuves d'admission seules (rarement uniquement pour l'admissibilité) et la moitié l'ont fait pour les deux épreuves.

On constate que les candidats de 2011 sont plus nombreux à ne s'être préparés qu'aux seules épreuves d'admissibilité par rapport aux titulaires des sessions précédentes qui eux étaient plus nombreux à suivre une formation complète. Ceci est tout particulièrement le cas pour les « anciens » titulaires : 60 % d'entre eux avaient choisi cette option contre 22 % pour la formation aux épreuves d'admission seules.

Figure 8 : Mode de préparation à l'examen du BAFM en 2012

Pour préparer l'examen du BAFM, avez-vous suivi une formation ?	Candidats		"Jeunes" titulaires		"Anciens" titulaires		Ensemble	
TOTAL	66	100,0	83	100,0	162	100,0	311	
OUI	58	87,9	76	91,6	142	87,7	276	88,7
Oui, pour les épreuves d'admissibilité seules	0		0		8	4,9	8	2,6
Oui, pour les épreuves d'admission seules	37	56,1	39	47,0	36	22,2	112	36,0
Oui, pour les deux types d'épreuve	21	31,8	37	44,6	98	60,5	156	50,2
Non, pour aucune des épreuves	8	12,1	3	3,6	19	11,7	30	9,6
Nr			4	4,8	1	0,6	5	1,6

Source : Enquête INSERR 2012

Les candidats et les plus « jeunes » titulaires ont été ensuite interrogés plus en détail sur la façon dont ils se sont préparés la dernière fois, d'abord pour l'admissibilité puis ensuite pour l'admission. Plus de la moitié de ceux ayant passé plusieurs fois ces épreuves indiquent qu'ils ne se sont pas toujours préparés de la même façon, mais nous n'avons pas de détail sur ces écarts. La majorité de ces candidats ou titulaires n'ont passé qu'une seule fois chacune des épreuves.

Dans notre étude, le nombre de candidats et de jeunes titulaires ayant passé les épreuves d'admissibilité est relativement faible (respectivement 22 et 30 répondants). L'essentiel d'entre eux ont suivi une formation, qui prend la forme d'une formation collective dans un centre de formation de moniteurs (CFM) dans la grande majorité des cas (quasiment aucune formation à distance). Le nombre de candidats sans formation est plus important pour les épreuves d'admission (jusqu'à 23 % des candidats et 12 % des jeunes titulaires), probablement parce que certains passent plusieurs fois ces épreuves et ne se forment pas à chaque fois. Là aussi le choix d'une formation collective dans un CFM est largement majoritaire.

Préparation en centres de formation

La question commune posée à tous les candidats et titulaires qui se sont formés dans un CFM concerne les raisons du choix du centre (liste d'items préétablie).

Figure 9 : Critères de choix de l'organisme de formation en 2012

Sur quel(s) critère(s) avez-vous choisi votre dernier organisme de formation ou CFM?	Epreuves d'admissibilité - Candidats et "jeunes" titulaires		Epreuves d'admission - Candidats et "jeunes" titulaires		qq soit les épreuves - "Anciens" titulaires	
TOTAL	36		116		142	100
Notoriété / réputation du centre ou de la formation	28	77,8%	85	73,3%	102	71,8%
Proximité du centre	12	33,3%	43	37,1%	23	16,2%
Conseils d'un ami ou d'une connaissance	8	22,2%	41	35,3%	47	33,1%
Programme de formation proposé	8	22,2%	25	21,6%	31	21,8%
Durée de la formation	6	16,7%	15	12,9%	20	14,1%
Dates proposées pour la formation	4	11,1%	11	9,5%	18	12,7%
Même centre que les épreuves d'admissibilité	0	0,0%	7	6,0%	7	4,9%
Coût de la formation	1	2,8%	6	5,2%	7	4,9%
Publication / communication dans les journaux professionnels ou sur Internet	1	2,8%	2	1,7%	4	2,8%
Travaille ou a travaillé dans ce centre de formation	0	0,0%	1	0,9%	2	1,4%
Autre	0	0,0%	1	0,9%	2	1,4%
Nsp	1	2,8%	0	0,0%	7	4,9%

Source : Enquête INSERR 2012

C'est en premier la notoriété ou la réputation du centre ou de la formation qui est mise en avant (par environ 70 % des candidats ou titulaires concernés). 30 à 40 % des candidats ou titulaires formés ont choisi leur centre suite aux conseils d'un ami ou d'une connaissance (rarement suite à une publication dans les journaux professionnels). La proximité du centre est également recherchée, surtout pour les personnes des sessions les plus récentes (candidats ou jeunes titulaires). Le programme de la formation est un critère de choix pour 20 % des répondants, quelle que soit sa session d'examen. Enfin, la durée et les dates sont importantes pour 10 à 15 % des répondants. Le coût de la formation n'est finalement pas un critère de choix.

2 830€ est le prix moyen annoncé par 44 candidats de la session 2011 pour la formation à l'admission (2 500€ étant le prix le plus répandu) et 3 640€ pour l'admissibilité sur 12 réponses fournies (tous les candidats ou presque ont accepté de donner le coût de leur formation). Pour ces derniers, l'écart type est important traduisant une grande dispersion des coûts annoncés (de 1 100 à plus de 5 000€). Les deux tiers des candidats signalent avoir reçu une aide financière pour leur formation, en majorité de la part du Fongecif pour les salariés, mais également de l'ANFA (fonds d'assurance formation de la branche des services de l'automobile) et l'Agefice pour les chefs d'entreprise. Deux tiers de ceux qui ont bénéficié d'une aide ont ainsi couvert la totalité du coût de la formation et un tiers partiellement.

En termes de durée, en moyenne, les formations à l'admissibilité sont de 309 heures (écart type de 135,4) et 163 heures pour l'admission (écart type de 59,3). Aucun stage ou presque n'est demandé lors de la préparation à l'admissibilité (enseignements plutôt théoriques). La préparation à l'admission s'y prête mieux mais seuls 8 candidats sur 50 (16 %) en ont effectué un, dans un CFM pour tous et d'une durée variable (1 à 4 semaines).

Au final, les candidats, ainsi que les « jeunes » titulaires, étaient interrogés sur l'utilité ressentie de la formation suivie par rapport aux différentes épreuves et, pour les jeunes et les anciens titulaires, avec du recul, par rapport à leur activité de BAFM en général.

« Pour quelle(s) épreuve(s) cette formation vous a-t-elle le mieux préparé ? ». Pour l'admissibilité, pratiquement tous les candidats et les jeunes titulaires pensent avoir été bien préparé à l'épreuve de psychopédagogie ; ils se départagent ensuite, à part égale, entre l'épreuve de droit et celle de réglementation de la circulation routière. Pour l'admission, plus de 7 candidats et titulaires sur 10 estiment avoir été le mieux préparé à la leçon d'enseignement théorique et 7 sur 10 à la critique de leçon de conduite. Les candidats (dont certains ont échoué) sont plus critiques que les jeunes titulaires sur leur préparation à l'épreuve de mécanique : ces derniers sont 44 % à la citer parmi les épreuves pour lesquelles ils ont été bien préparés contre seulement 24 % chez les candidats. Pour ces derniers, la réussite à l'examen du BAFM a une influence sur ce sentiment.

Préparation par les expériences professionnelles préalables

Une autre façon d'estimer si les candidats et titulaires étaient bien préparés à l'examen est d'examiner les tâches effectuées lors de leur expérience précédente en école de conduite ou en centre de formation de moniteurs, en particulier en dehors des leçons pratiques de conduite. Avant de passer l'examen du BAFM, pratiquement toutes les personnes interrogées ont exercé en école de conduite (entre 7 et 8 ans en moyenne). Toutes ou presque y ont dispensé des leçons théoriques. Si les plus jeunes (candidats session 2011) déclarent un peu moins fréquemment effectuer des leçons théoriques, ils participent plus fréquemment que les titulaires et surtout que les « anciens », aux RDV pédagogiques (pratiques et théoriques) et aux RDV préalables. En ce qui concerne les formations post-permis, 4 sur 10 en ont réalisées, auxquelles s'ajoutent quelques formations en entreprise pour les titulaires et quelques formations en éco-conduite pour les candidats 2011.

Le manque de pratique en salle est souligné dans l'enquête de Pierre Higelé, Nicole Sieffer et Gérard Hernja qui ont analysé en 2010 les activités de 26 enseignants de la conduite. La moitié des enseignants suivis n'animent jamais de séance de formation en salle alors que cette expérience confronte les enseignants « aux difficultés de raisonnement » des élèves conducteurs et facilite « la mise en œuvre d'un apprentissage prenant en compte les différents niveaux de la matrice GDE » (Higelé *et al.*, 2010, pp.45-46). Les formateurs interrogés dans le cadre de notre étude rapportent aussi le manque d'expérience en salle et de travail de groupe des BEPECASER : « ils ont peur des RDV pédagogiques », « ils ne veulent pas le faire », à moins que « leurs responsables ne leur donnent pas leur chance » (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012).

Les activités susceptibles d'être exercées en CFM sont plus en adéquation avec les activités du BAFM. Mais ils ne sont que 26 % (candidats et titulaires confondus) à en avoir fait l'expérience avant le passer le BAFM (les « jeunes » titulaires plus souvent que les autres). Les activités alors les plus fréquentes sont particulièrement en lien avec les épreuves de l'examen : la préparation à la pédagogie en salle, la préparation à la pédagogie sur véhicule, la préparation à la conduite commentée, ou encore des cours de sécurité routière (réglementation). Sont cités ensuite, par un peu moins de la moitié d'entre eux, des cours de mécanique et des cours de psychopédagogie. L'évolution la plus notable entre l'activité des plus jeunes et celles des plus âgés concerne les cours de réglementation, apparemment de moins en moins fréquents.

Au delà de la préparation aux épreuves, les titulaires du BAFM ont-ils retenu d'autres aspects de leur formation, sachant qu'ils n'ont pas tous le même recul sur la profession : les « jeunes » titulaires sont en activité depuis 1 à 4 ans (2,5 ans en moyenne) au moment de l'enquête et les « anciens » ont en moyenne 16 ans d'ancienneté.

Figure 10 : Principaux apports de la formation au BAFM en 2012

<i>Avec du recul, quels ont été pour vous le ou les principaux apports de cette ou ces formation(s) ?</i>	"jeunes" titulaires		"anciens" titulaires	
TOTAL	70	100	142	100
La préparation à l'examen du BAFM	49	70,0%	110	77,5%
L'amélioration de votre pratique professionnelle d'enseignant de la conduite	43	61,4%	67	47,2%
L'initiation à une dynamique personnelle de formation professionnelle	26	37,1%	46	32,4%
La préparation au métier de formateur d'enseignants de la conduite	19	27,1%	57	40,1%
La préparation au métier de formateur d'autres adultes	12	17,1%	32	22,5%
Amélioration des compétences	0	0,0%	3	2,1%
Autre	1	1,4%	4	2,8%
Aucun	2	2,9%	1	0,7%
Nsp	0	0,0%	2	1,4%

Source : Enquête INSERR 2012

Les « jeunes » retiennent plus fréquemment l'amélioration de leur pratique d'enseignant de la conduite (ils sont plus nombreux à encore pratiquer cette activité – 65 % d'entre eux - comme nous le verrons ci-après), puis, loin derrière, l'initiation d'une dynamique personnelle de formation professionnelle (ils sont effectivement 86 % à avoir suivi une formation depuis – voir ci-après).

Toujours dans le cadre de leur préparation à l'examen, il leur était demandé s'ils ont ou pas modifié leur activité professionnelle pour pouvoir se préparer. Ils sont légèrement plus de la moitié à l'avoir effectivement modifiée, aussi bien en la réduisant qu'en l'arrêtant totalement. Près de la moitié (45 %) n'ont cependant pas modifié leur activité professionnelle. Cette question et cette capacité à dégager du temps est essentielle du point de vue des responsables de formations au BAFM rencontrés.

Evolutions constatées par rapport aux enquêtes de 1993 et 1998

En 1993, dans l'enquête de la DSCR, 62 % des 60 titulaires du BAFM enquêtés avaient suivi une formation (c'est moins que dans notre enquête) et les auteurs soulignaient qu'il s'agissait rarement d'une véritable formation du fait de la durée déclarée : pour 30 % d'entre eux, elle était inférieure à 1 mois ou inférieure à 3 mois pour 76 % d'entre eux. « Toutefois ils sont nombreux à souligner que cette préparation a été accompagnée d'un travail personnel conséquent et étalé dans le temps ». Ceux qui n'ont pas opté pour une formation mettent en avant les difficultés pour se libérer de leur activité professionnelle et l'absence de formation de qualité ainsi qu'une préférence pour l'auto-formation (DSCR, 1993, annexe pp.11-12). Dans l'enquête de Denis Dugué de 1998, la proportion de titulaires du BAFM⁶¹ ayant suivi une formation semble avoir légèrement augmenté (73,9 %). Pour la moitié d'entre eux, la durée de cette formation a été inférieure à 3 mois (Dugué, 1999b, p.20).

Enquête auprès des centres de formation de moniteurs

Sur les 206 centres de formation de moniteurs répertoriés par la DSCR, 182 ont été contactés. Parmi eux, 16 proposent une « formation » destinée à préparer à l'examen du BAFM. Un 17^{ème} centre, que nous n'avons pas réussi à joindre, a été identifié sur Internet comme proposant une formation au BAFM ; retenons qu'environ 9 % des CFM proposent cette

⁶¹ L'enquête a porté sur 64 titulaires du BAFM et 9 titulaires du BAFCRI sans qu'il soit toujours possible de distinguer les deux dans les résultats publiés.

formation. Dans l'étude de 2007 menée par le LEST et le CEREQ, sur les 27 CFM ayant répondu à l'enquête, 3, soit 11%, déclaraient une formation au BAFM (Bouteiller, 2007, p.36). Dans notre étude, parmi les 182 centres contactés, 6 ne proposent plus cette formation et 10 nous ont dit offrir un accompagnement individuel, qu'ils ne qualifient pas de « formation ». Au total, une trentaine de centres nous ont donc décrit leur activité de préparation de candidats au BAFM.

Les responsables préfèrent souvent employer le terme de « préparation » à l'examen plutôt que « formation ». Rares sont ceux qui annoncent explicitement dispenser une formation au « métier de formateurs » et non une simple préparation à l'examen. Cette approche est plus souvent revendiquée par ceux qui proposent un accompagnement individuel ou des formations en groupes de très petite taille.

Quelques éléments chiffrés sont d'abord repris sur la base des 17 centres identifiés. Le questionnaire passé par téléphone a surtout permis de recueillir des éléments d'ordre qualitatif sur le public accueilli, le contenu de la formation proposée, sa conception et son organisation pratique ainsi que sur l'équipe pédagogique mobilisée. Les difficultés rencontrées par ces centres, de même que celles signalées par ceux qui ne proposent pas cette formation, sont analysées ensuite.

Quelques éléments chiffrés ⁶²

La liste des 17 centres identifiés comme proposant une formation au BAFM figure en annexe de ce rapport. Nous ne disposons pas d'informations précises pour chacun d'entre eux.

Un seul centre propose une formation complète, qui s'adresse à l'ensemble des candidats, y compris les dispensés de l'admissibilité et deux centres seulement ne forment qu'à l'admission au BAFM. Les 14 autres proposent au minimum une formation à l'admissibilité disjointe de celle de l'admission ; 7 d'entre eux proposent en plus une remise à niveau pour les candidats dispensés qui ne feraient que la préparation à l'admission. Seuls deux centres proposent en plus une formule spécifique pour l'admissibilité ; appelé « stage court », il est constitué principalement d'un travail par correspondance dans l'un des centres et il correspond à une autre formule de remise à niveau dans l'autre centre.

14 départements sont couverts par ces formations, soit 11 régions de France métropolitaine⁶³. A priori, aucun centre ne propose désormais de formation au BAFM dans les DOM. En revanche, actuellement 4 la proposent dans la région Provence-Alpes-Côte-D'azur.

Concernant l'ancienneté de cette formation, 8 des 12 centres qui ont indiqué la date de leur première session exercent cette activité depuis 5 ans ou moins. Deux centres proposent cette formation depuis très longtemps : 30 ans environ.

Compte tenu du calendrier des examens, la durée de la préparation à l'admissibilité est plus longue que celle de l'admission. Nous reviendrons largement sur ce sujet dans la discussion qui suit. Elle varie de 140 heures (soit 4 semaines) à 640 heures (18 semaines), pour une moyenne de 350 heures, soit 10 semaines. Les candidats de la session de 2011 déclaraient en moyenne avoir consacré 309 heures à la préparation à l'admissibilité (Enquête INSERR 2012). Ces sessions débutent avant l'été (mars à juin) dans 9 centres sur 14 ayant renseigné cet aspect. Elles se terminent en novembre, avant les épreuves. La formation s'effectue toujours en discontinue, à raison de 1 à 2 semaines par mois, ou quelques jours par semaine. La période de novembre-décembre, avant l'attente des résultats de l'admissibilité, est parfois utilisée pour les remises à niveau. Débutent ensuite les formations à l'admission, à partir de janvier. Le temps restant,

⁶² Données déclaratives recueillies par téléphone ou par mail auprès des centres qui ont accepté d'apparaître dans la liste nominative en annexe.

⁶³ Aquitaine (x2), Bourgogne (x2), Bretagne (x1), Haute-Normandie (x1), Ile-de-France (x2), Languedoc-Roussillon (x1), Lorraine (x1), Nord-Pas-De-Calais (x1), PACA (x4), Pays-de-la-Loire (x1), Picardie (x1).

relativement court, est mis à profit pour une formation intensive et souvent continue jusqu'à la date des dernières épreuves, début ou mi mars. En moyenne, les formations à l'admission proposées durent 175 heures (163 heures déclarées par les candidats de la session 2011), soit, deux fois moins que pour l'admissibilité. Les remises à niveau vont de 1 à 3 semaines supplémentaires.

En termes de coûts, la préparation à l'admissibilité, plus longue, est en moyenne plus chère que celle à l'admission : 3 800 € en moyenne pour la première et 2 350 € pour la seconde (tarifs proches de ceux déclarés par les candidats de la session de 2011 : 3 640 € et 2 830 €). Les variations de prix sont importantes : de 2 200 à 5 000 € pour l'admissibilité et de 1 470 € à 3 500 € pour l'admission. Rapportés à la durée de la formation, les prix sont plus homogènes entre les deux formules, mais les variations d'un centre à l'autre restent importantes : 12 € en moyenne par heure de formation (variation de 7 et 16 €) pour la préparation à l'admissibilité et 14 € en moyenne (variation de 10 à 20 €) pour l'admission.

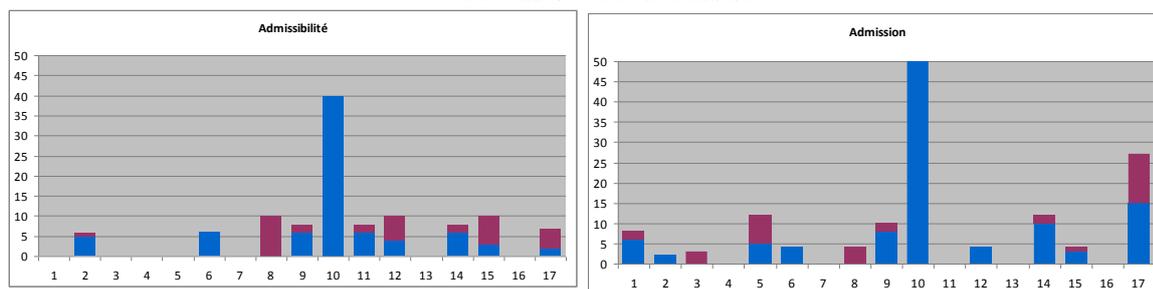
Les candidats dispensés des épreuves d'admissibilité et qui n'ont pas suivi la formation complète doivent prévoir de 200 à 1 000 € supplémentaires pour réaliser une remise en niveau (13 € en moyenne par heure).

Au total, les candidats voulant se former aux deux épreuves devront déboursier de 4 000 € à 8 500 € selon les centres (6 000€ en moyenne), pour 14 semaines de formation en moyenne (9 à 24 selon les centres), soit un coût horaire variable entre 9 et 15 €. La préparation à l'admission assortie d'une remise à niveau est deux fois moins chère en moyenne.

Dernière information comparable entre les centres : le nombre de stagiaires accueillis chaque année. L'information recueillie n'est pas uniforme, souvent car les sessions sont de taille variable d'une année à l'autre : une moyenne de 7 candidats pour l'admissibilité (mais variable de 0 à 40 !) et de 10 candidats pour l'admission (variable de 0 à 50). La valeur médiane a plus de sens ici : la moitié des centres enregistrent de 0 à 5 candidats pour l'admissibilité et de 0 à 4 pour l'admission.

Les responsables des centres ont parfois donné les fourchettes basses et hautes pour illustrer les variations annuelles.

Figure 11 : Nombre (min et max) de candidats accueillis dans les centres de formation au BAFM, admissibilité et admission



Lecture : le centre n°9 accueille de 6 à 8 candidats pour l'admissibilité et de 8 à 10 pour l'admission
 Source : Enquête INSERR auprès des CFM, 2012.

La plupart des centres reçoivent au plus 10 candidats pour l'admission et un peu plus pour l'admission. On le voit, deux centres se détachent : l'un qui reçoit 40 et 50 candidats à chacune des sessions et un autre qui reçoit jusqu'à 25 candidats à l'admission.

D'après ces déclarations, 90 candidats seraient formés chaque année à l'admissibilité (de 80 à 110) et 125 à l'admission (de 110 à 140). D'après les candidats de la session 2011, 150 candidats se seraient formés, un peu moins de 100 uniquement à l'admission et un peu plus de 50 aux deux épreuves.

Informations générales sur les formations dispensées

On l'a vu, parmi tous les centres qui préparent ou ont préparé des enseignants de la conduite à l'examen du BAFM, différentes formules existent : admission seule, admission et admissibilité séparées, formation globale, remise à niveau, etc. Les responsables de formation contactés nous ont justifié leur choix.

Les centres sont moins intéressés par la préparation à l'épreuve d'admissibilité. Les raisons évoquées tiennent au nombre élevé d'intervenants qu'elle nécessite ou aux spécialités auxquelles elle fait appel en dehors du BAFM (beaucoup évoquent au minimum le besoin d'une expertise supplémentaire en droit). Un centre évoque aussi le nombre important de désistements sur cette phase de la formation. La difficulté relève enfin du déficit de demandes dans certaines régions, en particulier celles où existe déjà un centre ou à proximité de l'Université de Provence qui propose une licence spécialisée en sécurité routière.

La licence « Education et gestion des risques routiers »

L'université de Provence propose une licence en sciences de l'éducation avec une option « Sécurité routière » unique en France, spécifique à la formation de la gestion des risques routiers. Cette licence permet en particulier aux enseignants de la conduite de valider un diplôme national homologué de niveau II (Bac+3)⁶⁴. Elle est proposée en alternance (1 semaine de cours et 3 semaines de pratique).

Il s'agit, comme toutes les formations du département des sciences de l'éducation situé à Lambesc (13), d'une « formation de formateurs ». Celle-ci est adaptée, à travers des modules spécifiques, à la sécurité routière et vise la mise en œuvre de la matrice GDE (Goals for Driver Education) des enseignants de la conduite et des autres formateurs en sécurité routière. 700 étudiants ont été formés depuis la mise en place de la Licence, à raison de 35 étudiants par an environ.

De nombreux étudiants viennent passer cette licence pour éviter les épreuves d'admissibilité du BAFM. Ils ne s'en cachent pas, comme nous le rapporte la responsable pédagogique de la Licence. Néanmoins, celle-ci les met en garde car le programme de la licence n'aborde pas celui des épreuves d'admissibilité et les méthodes qu'ils apprennent ne sont pas celles attendues lors des épreuves d'admission. Ils sont donc encouragés dans ce parcours à faire ensuite une formation à l'admission. Néanmoins, ils ont acquis une certaine méthode de travail, une ouverture vers la recherche et « ont l'expérience de la supervision », autant de facteurs qui devraient les favoriser lors de l'examen et sa préparation (entretien avec C. Poplimont, 2012).

Les titulaires du BAFM rencontrés qui « sont passés par Lambesc » confirment le double intérêt de cette licence : la dispense de l'admissibilité et la préparation à la pédagogie ; « un vrai plus, mais pas une préparation au BAFM ». Un autre évoque les avantages suivants : reprise des études, réflexion, écriture, disposition d'esprit, abstraction... tout en confirmant que cette formation universitaire ne prépare pas à l'ensemble des disciplines couvertes par l'examen du BAFM.

Dans notre enquête par questionnaire, 13,5 % des personnes dispensées de l'admissibilité l'ont été suite au diplôme de « sciences de l'éducation option sécurité routière ». Les 8 candidats de la session 2011 qui se trouvent dans ce cas (sur 44 dispensés) ont, dans une proportion supérieure à la moyenne, suivi une formation de préparation aux épreuves d'admission. Ils sont plus nombreux que les autres dispensés à se présenter pour la 1^{ère} fois. Leur taux de réussite est équivalent aux autres dispensés (25 %). (Enquête INSERR 2012).

⁶⁴ http://www.educ.univ-provence.fr/sites/default/files/PDF/Licence_H.pdf

Lorsqu'ils acceptent des stagiaires directement en préparation pour l'admission, les responsables de formation demandent certains pré-requis, souvent des connaissances en pédagogie. La présentation de la licence de l'université de Provence est également appréciée.

En l'absence de ces pré-requis, le centre peut proposer une remise à niveau sur le contenu des épreuves d'admissibilité ou sur un contenu adapté sur ce qu'il juge le plus utile pour les épreuves d'admission (et/ou pour le métier futur). Cette remise à niveau concerne toujours les aspects réglementaires (le droit est parfois limité à celui relatif à la sécurité routière ; un centre évoque aussi l'organisation de la profession) ainsi que la psychopédagogie, notamment les concepts clefs. Un centre propose désormais une remise à niveau du BEPECASER car « les enseignants ne sont pas toujours au fait des exigences actuelles de l'examen du BEPECASER, qui peuvent être différentes de leur pratique ». Deux autres centres évoquent les lacunes de certains candidats et un retour nécessaire à la formation BEPECASER.

Dans plusieurs centres, les candidats dispensés de l'admissibilité sont encouragés à suivre la formation complète. Cette intention rejoint les critiques formulées sur la dispense, qui retire des connaissances fondamentales pour le futur formateur.

Lorsque la formule concerne l'admissibilité et l'admission, la majeure partie de la formation est consacrée à l'admissibilité pour des contraintes de calendrier (voir ci-après).

Motivations et critères de sélection des stagiaires

On l'a vu, la plupart des centres travaillent avec des groupes restreints, de 2 à 10 candidats, rarement au-delà. Les groupes pour la préparation à l'admission sont souvent plus nombreux que ceux pour l'admissibilité du fait des dispenses existantes. Le problème de l'irrégularité de la taille des sessions est souligné par plusieurs centres, à l'instar de la formation des BEPECASER par les CFM interrogés en 2007 par le LEST et le CEREQ (Bouteiller, 2007). La question de la taille minimale des groupes est posée (souvent, les responsables visent 4 stagiaires au minimum pour « maintenir la session »). Certains centres indiquent ne pas pouvoir proposer chaque année cette formation. Un centre reconnaît attirer certains stagiaires et accroître sa notoriété par le maintien de la formation en dépit d'un effectif réduit. Un autre dit maintenir cette formation, même si elle est peu rentable compte tenu des faibles effectifs, « pour le prestige et pour proposer une offre diversifiée en France ». Dans le Nord de la France, deux centres se sont réunis pour proposer une session commune et ainsi réunir suffisamment de candidats. Un seul centre en France a comme activité principale la formation au BAFM.

Exceptés pour les centres les plus importants, le groupe de stagiaires est souvent constitué d'anciens élèves BEPECASER ou orientés par des anciens élèves. Le bouche à oreille est de rigueur et peu de centres ont besoin de communiquer dans les revues spécialisées ou sur Internet (l'enquête par questionnaire auprès des candidats de la session 2011 et des jeunes titulaires a montré que très peu d'entre eux signalent avoir choisi leur lieu de formation suite à une publication ou une communication dans les journaux professionnels ou sur Internet). Tous les centres ou presque ont un site Internet sur lequel la formation au BAFM est indiquée, parfois sans beaucoup plus d'informations. Certaines « filières » existent (notamment entre la formation d'Aix en Provence et certains CFM, ou entre CFM qui se connaissent). Les stagiaires ne vont pas forcément dans le centre le plus proche (même s'il s'agit pour eux d'un argument de choix du CFM comme l'a montré l'enquête par questionnaire) et quelques centres réunissent des candidats de la France entière. Les responsables des centres indiquent aussi que les stagiaires suivent souvent plusieurs formations, parfois dans des centres différents et dans un délai de parfois une ou deux années (le temps de surmonter la déception ou de retrouver des financements).

A la question « en dehors des diplômes requis pour l'examen du BAFM, organisez-vous une sélection préalable des stagiaires avant l'entrée en formation BAFM ? », tous disent « tester » la motivation des stagiaires à travers un entretien préalable. Il s'agit au minimum de tester la capacité du stagiaire à pouvoir fournir l'investissement personnel très important attendu. Plusieurs centres demandent une capacité à « se remettre en cause ». Lorsqu'ils questionnent le projet professionnel des candidats, les formateurs disent tous les interroger sur leur désir d'exercer le métier de formateur d'enseignants par rapport à celui d'animateur de stages. C'est une préoccupation très courante dans ce milieu comme nous le verrons dans la partie suivante traitant des activités professionnelles. Certains précisent ne retenir que des candidats motivés par la formation d'enseignants de la conduite mais d'autres avouent ne pas pouvoir se permettre de faire de sélection par manque de candidats. La sélection est plus effective dans les cas d'accompagnement individuel, plutôt qu'en formation collective.

La sélection peut néanmoins s'opérer sur certains critères, et les candidats font alors l'objet d'un ou plusieurs entretiens plus approfondis : par exemple pour des candidats dispensés de l'admissibilité dont on voudra tester les connaissances en pédagogie. Dans un centre, l'entretien préalable sert à adapter les contenus de la formation (renforcement en psychopédagogie notamment). Le problème du niveau d'expression écrite et orale des candidats à l'admissibilité est signalé par pratiquement tous les centres. Les responsables précisent que pour l'examen, mais aussi pour le métier de BAFM (contrairement peut-être à celui d'enseignants de la conduite) un niveau minimal est indispensable. Un seul centre propose, de façon a priori systématique, un test écrit à l'entrée en admissibilité (niveau en français et rédactionnel). Certains centres font des tests uniquement pour les stagiaires qu'ils ne connaissent pas déjà en tant que BEPECASER, en cas de niveau scolaire peu élevé (inférieur au bac), ou en cas de lacunes constatées au cours de la formation. Dans ces deux derniers cas, le centre suggère alors une remise à niveau dans un centre de formation professionnelle traditionnel. Mais là aussi, les possibilités de sélection s'avèrent limitées. Pour tous les responsables interrogés, la sélection, quand elle est possible, va porter plutôt sur la disponibilité des candidats.

Souvent, il n'y a donc pas de sélection particulière mais uniquement les critères officiels de titre et d'expérience professionnels. En revanche, tous reçoivent les candidats avant l'inscription et les mettent en garde sur l'investissement personnel à fournir et la forte disponibilité nécessaire. Ils donnent des conseils pour alléger leurs activités professionnelles et certains suggèrent une formation sur deux ans si le stagiaire est en activité par ailleurs. Ce manque de disponibilité est source d'abandon ou de décrochage des stagiaires en cours de formation. Les candidats sont donc systématiquement alertés sur cet aspect, comme l'illustrent ces extraits de programmes :

*La formation dans laquelle vous vous engagez est difficile. Elle demande un bon niveau d'expression écrite et orale, un travail personnel important en dehors des temps de formation, une ouverture d'esprit ainsi qu'une faculté à se remettre en question.*⁶⁵

*Une durée de formation relativement limitée et l'ampleur des contenus à acquérir exigent un travail personnel important de la part des stagiaires. Votre succès à l'examen sera à la mesure de ce travail.*⁶⁶

Si certains pensent qu'un niveau d'étude supérieur serait gage de meilleurs résultats, un centre indique avoir fait l'expérience de sélectionner les candidats présentant un niveau d'étude supérieur, mais sans résultat concluant à l'examen. Un autre a tenté de sélectionner les candidats après un test sur leur expression écrite, leur capacité de raisonnement et leurs connaissances de base en sécurité routière (niveau examen BEPECASER) mais cela n'a pas non plus donné de résultats probants sur les résultats à l'examen. Les avis sont partagés également quant à l'idée

⁶⁵ <http://www.lorrainesecuriteroutiere.com/>; <http://www.automobileclub.fr/bafm.php>

⁶⁶ http://www.efcaser.org/detail_type.php?id=1

de sélectionner les candidats sur leur expérience professionnelle et la pertinence d'une telle sélection. Pour certains, un candidat plus « frais » réussit parfois mieux. On retrouve l'idée que « le niveau initial du candidat n'est pas pertinent » mais que ses résultats « sont fortement dépendants de la quantité de travail fourni ». C'est une des explications avancées par les formateurs lorsqu'ils commentent leur taux de réussite (voir ci-après).

Objectifs pédagogiques des formations dispensées

Que se soit pour la préparation à l'examen ou la formation au métier de titulaire du BAFM, les objectifs de cette formation visent à améliorer la posture de formateur et le relationnel avec les futurs enseignants (gestion d'un groupe, communication, etc.). Tous signalent devoir leur apprendre à « se décaler » par rapport à l'enseignant de la conduite (qu'ils sont tous) ; par exemple : « comprendre pourquoi on utilise la pédagogie par objectifs et non juste apprendre à l'utiliser sans savoir pourquoi ».

Il faut les aider à faire émerger leur potentiel d'apprentissage, à savoir transmettre leurs connaissances aux élèves BEPECASER. Cela passe par exemple par « la recherche de l'adhésion des apprenants, qui eux-mêmes ne sont pas toujours dans la posture d'apprenant » ou un travail sur l'idée que « le savoir est dans la salle » (idée partagée par tous d'après notre interlocuteur).

Certains formateurs évoquent l'importance de leur apprendre comment élaborer les outils du formateur (conception et justification d'une trame de cours par exemple).

Pour les épreuves écrites d'admissibilité, les objectifs affichés sont de travailler sur des synthèses et leurs corrections (car les titulaires du BAFM auront à le faire pour préparer aux épreuves d'admissibilité du BEPECASER) ainsi que d'apprendre à structurer un devoir, à interpréter la consigne, à organiser les contenus, à faire des recherches documentaires, etc. Mais ils devront aussi savoir faire des liens entre « toute cette théorie » et la pratique, apprendre à dispenser ces savoirs à leurs futurs élèves. Un conseil donné par un responsable de centre est de « faire comme si on prépare un cours pour les BEPECASER, de savoir amener l'information » y compris pour les épreuves écrites d'admissibilité. Un centre cherche à créer des échanges et une réflexion entre stagiaires durant la préparation des épreuves écrites pour rendre plus concrets les apports de connaissances. Dans ce même centre, les formateurs visent systématiquement « la transposition au métier de formateur ».

Dispenser une culture de sécurité routière est aussi un objectif rappelé par plusieurs responsables pédagogiques tout au long de la formation : « avoir la culture métier ». « Faire le lien avec le métier » est également une expression employée en rapport au métier de « formateur », en référence dans ce cas à « une culture en psycho-pédagogie ».

La présentation suivante est reprise par plusieurs centres et vise, pour chaque discipline, à la fois l'acquisition de connaissances et aussi son adaptation à la situation de formation des futurs titulaires du BAFM :

OBJECTIFS GENERAUX :

DROIT : Maîtriser les contenus juridiques en droit civil, droit administratif, droit pénal et droit du travail, et savoir les appliquer à des cas concrets liés aux domaines de la sécurité routière et de la formation.

PSYCHO, PHYSIO, PHYSIQUE, ERGONOMIE : Acquérir les connaissances en psychologie, physiologie, physique et ergonomie nécessaires pour analyser et comprendre les phénomènes afférents à la conduite automobile.

SYSTEME DE SECURITE ROUTIERE : Connaître et comprendre le système juridico-administratif de la sécurité routière.

REGLEMENTATION : Maîtriser les contenus réglementaires relatifs à la circulation routière et savoir les argumenter.

PSYCHOPEDAGOGIE ET PEDAGOGIE : Acquérir les connaissances en psychopédagogie et pédagogie nécessaires à la compréhension et à la mise en œuvre de tout processus de formation.

*TECNOLOGIE AUTOMOBILE : Connaître et savoir décrire le fonctionnement et le rôle des éléments fondamentaux d'un véhicule automobile.*⁶⁷

Ces objectifs sont ensuite déclinés à la forme écrite des épreuves d'admissibilité :

*TRAVAUX PRATIQUES : Etre capable d'exploiter les connaissances acquises dans les différentes matières enseignées pour produire un document écrit.*⁶⁸

*Être capable, aussi bien à l'écrit qu'à l'oral, en relation individuelle ou en groupe, de s'exprimer et de faire s'exprimer de façon logique, construite, argumentée et cohérente.*⁶⁹

Et de façon plus spécifique aux épreuves d'admission :

*Etre capable d'opérationnaliser les acquis du programme d'admissibilité du BAFM ;
Etre capable d'expliquer à de futurs enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière comment dispenser un cours sur un thème du programme ;
Etre capable d'exposer des connaissances sur un sujet de technologie automobile ;
Etre capable d'établir une relation pédagogique constructive avec un enseignant de la conduite à partir d'une observation d'une séquence de formation pratique.*⁷⁰

Un centre résume ainsi la finalité de leur formation :

*COMPETENCES A ACQUERIR : A l'issue de sa formation, le candidat doit être en mesure d'organiser, d'encadrer et d'animer des formations dans le domaine de la sécurité routière.*⁷¹

Conception des programmes et sources d'inspiration

Les responsables interrogés ont peu évoqué les modalités de conception de leur programme de formation. Plusieurs d'entre eux annoncent qu'ils s'inspirent du programme officiel et reprennent les matières énoncées pour les épreuves, en les adaptant légèrement. Les annales sont utilisées largement. Ils évoquent aussi d'autres sources d'inspiration comme les rapports européens sur la sécurité routière (en particulier le rapport Gadget et sa matrice GDE – Goals for Driver Education – évoqués par plusieurs), les données de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, le guide pour la formation des automobilistes, une bibliographie plus approfondie pour la psychopédagogie, etc. Certains reprennent les remarques des examinateurs, lorsqu'ils les obtiennent par le biais des anciens stagiaires, pour ajuster leurs contenus.

Méthodes et éléments de contenu

En termes de méthodes, la préparation à l'admissibilité repose essentiellement sur des cours magistraux mais d'autres techniques plus actives sont utilisées. Pour simuler la mise en situation, certains demandent aux stagiaires de préparer des cours et les soumettre aux BEPECASER en formation (souvent ils leur demandent dans un premier temps de s'entraîner entre stagiaires BAFM avant de se confronter aux stagiaires BEPECASER). Comme la formation à l'admissibilité alterne toujours des phases sur site avec des périodes à domicile, le travail par correspondance est souvent, voire parfois majoritairement, proposé : les sujets sont envoyés aux candidats et corrigés en retour de session ou par les formateurs entre les sessions. Les centres de formation alertent d'autant plus les candidats qui choisissent de travailler par correspondance sur la nécessité de pouvoir « faire face au travail personnel conséquent » et de

⁶⁷ http://www.efcaser.org/detail_type.php?id=1#id2; <http://www.lyreformation.com/bafm/admissibilit%C3%A9/http://www.lorrainesecuriteroutiere.com/userfiles/files/DOC%20BAFM.pdf>

⁶⁸ http://www.efcaser.org/detail_type.php?id=1#id2; <http://www.lyreformation.com/bafm/admissibilit%C3%A9/>

⁶⁹ <http://www.lorrainesecuriteroutiere.com/userfiles/files/DOC%20BAFM.pdf>

⁷⁰ http://www.efcaser.org/detail_type.php?id=1#id2

⁷¹ <http://www.lyreformation.com/>

bénéficier « d'une disponibilité certaine ». Dans tous les cas, des sessions intermédiaires sont organisées avec l'équipe pédagogique.

*A ces différents rendez-vous, des travaux pratiques et des exercices dirigés seront effectués. Des évaluations et des contrôles de connaissances permettront à chacun le cas échéant, de procéder, avec les conseils des professeurs, aux correctifs nécessaires.*⁷²

Pour la préparation à l'admission, les délais sont plus courts et le sujet requiert moins de théorie et plus de pratique. Les méthodes sont adaptées à chaque épreuve : pour l'épreuve en salle, les candidats sont encouragés à rédiger des fiches pour préparer un cours (« travailler ses fiches sous l'angle de la pédagogie ») puis, ces fiches sont utilisées en situation de cours (voir ci-après la progression souvent proposée). Pour l'épreuve en voiture, la préparation nécessite un partenariat avec une auto-école si le CFM ne l'est pas lui-même, pour disposer de voitures à double commande et trouver des enseignants de la conduite volontaires ainsi que des élèves tests (qui sont souvent d'accord pour conduire un peu plus). Dans ces exercices en véhicule, les stagiaires font parfois le reproche de ne s'entraîner qu'en présence d'autres stagiaires et pas forcément en présence d'un BAFM titulaire présent dans le véhicule. Pour la mécanique, au-delà de la transmission des connaissances (par un expert ad hoc ou un BAFM – voir ci-après), la mise en pratique consistera à vérifier si le stagiaire, au-delà de ce qu'il a acquis, sait transmettre ses connaissances.

Les mises en situation d'examen visent la bonne gestion de la durée des épreuves. C'est un élément fondamental pour l'ensemble de l'examen (pour rappel, 45,5 % des candidats de la session de 2011 et 36,7 % des « jeunes » titulaires évoquent cette difficulté pour les épreuves d'admissibilité et respectivement 60,6 et 61,4 % pour l'admission, première difficulté avancée sur les trois épreuves – Enquête INSERR 2012). Tous les responsables de formation organisent des épreuves sur table, sous forme d'examen blanc, pour les épreuves d'admissibilité. Dans un centre, il est demandé aux stagiaires, suite à leur mise en situation devant les BEPECASER, de réfléchir à ce qu'il serait possible de conserver de leur prestation sur la durée réelle de l'examen. Ils perçoivent ainsi de mieux en mieux comment « tenir les délais ».

Dans la plupart des centres, les responsables évoquent une progression dans les mises en situation : les exercices pratiques sont d'abord réalisés entre stagiaires BAFM puis avec des BEPECASER en formation et en dernier lieu avec des collègues enseignants de la conduite et des élèves tests volontaires (situation de plus en plus proche de celle de l'examen). Une sorte de tutorat est proposé dans un centre avec des stagiaires BEPECASER en cours de formation dans le même centre.

Suite à ces exercices, un débriefing est systématiquement effectué. Il peut être individuel, de la part du formateur, mais le plus souvent, il est collectif entre les stagiaires BAFM, rarement devant les élèves BEPECASER. Dans un centre, la prestation est filmée et fait partie du débriefing. La technique de l'auto-évaluation des stagiaires semble aussi de plus en plus prise en compte. Pour les examens blancs proposés pour les épreuves d'admissibilité, la correction peut être demandée à d'autres BAFM en activité (pour avoir plusieurs évaluateurs) voire, dans un centre, aux stagiaires eux-mêmes (« pour se mettre dans la peau de l'examineur »). Certains centres reprennent exactement les critères du guide d'information de la DSCR pour être au plus près des conditions d'examen ; d'autres ont élaboré leur propre grille.

Très peu de centres proposent un stage pratique à titre obligatoire et encadré par une convention de stage. Les stagiaires sont encouragés en intersession à faire des observations en CFM, ou à s'entraîner avec des BEPECASER durant les intersessions dans leur centre d'origine. Mais la difficulté à trouver un lieu d'accueil est soulignée, de même que trouver un tuteur, ou encore un centre qui accepte les conditions d'examen pour exercice. Un centre

⁷² http://www.efcaser.org/detail_type.php?id=1#id2

demande un stage obligatoire, de 30h dans un autre centre « pour voir autre chose ». Un autre accueille, a priori tous ses stagiaires dans le centre pour une semaine de stage. Un dernier centre n'oblige pas ses stagiaires à faire un stage (conseillé) mais propose d'établir une convention de stage avec les organismes d'accueil qui le demandent à ses stagiaires.

Sans être réellement un stage, un formateur (en accompagnement individuel) propose l'observation de BEPECASER en situation pour « comprendre le mode de fonctionnement de l'enseignant, observer la pratique des enseignants et resituer les épreuves du BAFM dans ce cadre ». La pratique est la même pour un centre dont une des phases de l'approche progressive consiste à observer des stagiaires BEPECASER pour identifier leurs difficultés et travailler dessus.

Ces formations nécessitent peu d'outils ou de matériel pédagogique. Nous l'avons vu, la vidéo est utilisée dans de rares centres pour mieux décortiquer la prestation du stagiaire. La préparation des épreuves écrites d'admissibilité se faisant souvent, en partie ou totalement, à distance (travail par correspondance), l'usage du Elarning se développe. Un centre évoque aussi une plateforme d'échange sur Internet entre stagiaires. Quelques centres expérimentent des cours en visio-conférence.

Pratiquement tous les centres s'appuient sur le guide d'information DSCR, pour préparer les stagiaires aux attentes des examinateurs, pour les noter lors des examens blancs mais aussi pour construire leurs modules pédagogiques. Ils n'hésitent pas cependant à critiquer cet outil dans le choix et les effets de ces critères d'évaluation qui « formatent » la formation. Un formateur dit travailler à partir du guide de la DSCR mais souhaite éviter le « dressage », c'est-à-dire uniquement répondre aux critères du guide sans savoir ni pourquoi ni comment les utiliser.

Organisation des formations dispensées

Le calendrier des formations est calé sur celui des examens. Les critiques rapportées précédemment sur le calendrier des épreuves tiennent compte des difficultés de préparation des candidats.

La préparation à l'admissibilité peut s'étaler sur plusieurs mois, en discontinu, et court jusqu'aux épreuves d'admissibilité en décembre. Les candidats disposent ensuite de peu de temps entre le rendu public des résultats en janvier et les épreuves d'admission, fin février ou début mars. La préparation à l'admission est souvent dispensée à temps plein, sur 2 à 3 mois.

La principale difficulté liée à ce décalage entre les résultats de l'admissibilité et les épreuves de l'admission est qu'il ne permet pas de former au métier mais uniquement de préparer à l'examen (« la formation à l'admission centrée surtout sur l'examen »). Même si la préparation à l'admission est parfois anticipée durant la première phase de préparation (pour les épreuves de mécanique notamment et parfois de psychopédagogie), les candidats ne souhaitent pas s'engager dans la formation à l'admission sans avoir l'assurance d'être admissibles. Les candidats dispensés peuvent éventuellement commencer plus tôt, en ayant recours aux modules de remise à niveau que proposent plusieurs centres. Ils rejoignent ensuite le groupe des admissibles ou poursuivent sur des parcours spécifiques.

Une autre difficulté signalée est celle de faire coïncider la préparation à l'admission avec la présence de stagiaires BEPECASER dans le centre pour les mettre en contact les uns avec les autres.

En matière de préparation à l'admissibilité, la durée n'est donc pas limitée par le calendrier des examens et, « de manière à faciliter l'accès aux professionnels », la formation est systématiquement proposée en discontinue : des semaines « centre » alternent avec des semaines de travail personnel à domicile, à raison d'une semaine par mois dans le centre ou quelques jours

dans la semaine. Il ne s'agit pas à proprement parler d'alternance (certains utilisent ce terme à tort) mais il s'agit d'offrir la possibilité de poursuivre son activité professionnelle. Se pose le problème des candidats qui viennent de loin – notamment des DOM – et qui doivent trouver une embauche sur le temps libre de la préparation de l'examen.

Les responsables des centres s'interrogent sur le meilleur moment de débiter la formation (avant ou après l'été) car sur une trop longue durée (certains proposent 24 semaines de formation) il est parfois difficile de maintenir la motivation des candidats jusqu'aux épreuves d'admission. L'attente des résultats de l'admissibilité (en janvier) constitue une période à fort risque de démobilisation. Un centre expérimente l'an prochain un calendrier plus ramassé (démarrage en août plutôt qu'en mars) pour maintenir la motivation des stagiaires.

Mode de financement

L'enquête quantitative auprès des candidats a montré que plus de la moitié d'entre eux avaient bénéficié d'une aide financière pour leur formation et que, dans les 2/3 des cas, celle-ci couvrait la totalité des coûts engagés. Les responsables des centres soulignent tout de même de l'importance des financements personnels (pour la moitié de leurs stagiaires). Les dossiers d'aide qu'ils ont à traiter sont passés avec le pôle emploi, le Fongecif ou l'ANFA pour les salariés. Certains bénéficient aussi de congés de formation (qui ne sont pas cependant pas ouverts aux gérants qui voudraient se former) ou de contrats de professionnalisation pour les personnes en poste soutenues par leur employeur (financement d'un organisme et complément entreprise). Pour cette dernière catégorie, les aides proviennent de l'Agefice.

Les financements de la formation

Pour les demandeurs d'emploi :

- fonds social du Pôle Emploi
- l'A.N.F.A. (association nationale pour la formation automobile) dans le cadre d'un contrat de qualification dans une école de conduite.
- FONGECIF de la région, dans le cadre d'un CIF (congé individuel de formation),
- Conseil Régional ou Général
- Fonds Social Européen, sous certaines conditions.

Pour les salariés :

- A.N.F.A. pour les salariés BEPECASER d'une école de conduite
- FONGECIF de la région, dans le cadre d'un CIF, sous conditions d'ancienneté,
- État, dans le cadre d'un CIE (contrat d'initiative emploi)

Pour les professions libérales :

- Fonds Interprofessionnel de Formation des Professionnels Libéraux (F.I.F.P.L.)

Pour les gérants d'une SARL inscrite au registre du commerce :

- Association de gestion du financement de la formation des chefs d'entreprises (AGEFICE)

Apparemment, la « politique » de financement de ce type de formation n'est pas la même dans toutes les régions, notamment en ce qui concerne le financement par le Fongecif qui est plus ou moins difficile à obtenir : dans certaines régions, l'organisme qui gère ces aides est réticent à cause du fort taux d'échec à l'examen du BAFM et du fait que « ce diplôme n'offre pas de garantie d'emploi pour les stagiaires ». Dans d'autres, les demandes sont plus largement acceptées mais des responsables des centres notent l'importance d'avoir un dossier bien rempli et complet ; ils aident les candidats au montage et au suivi de ces dossiers. Dans un centre au moins, avec l'aide des administratifs, tous les stagiaires ou presque obtiennent un financement.

L'aide au financement des formations est d'autant plus appréciée des formateurs qu'elle permet une plus grande disponibilité du candidat. Dans certaines situations, il est dégagé de ses activités professionnelles.

Composition des équipes pédagogiques

Dans la majorité des cas, les formateurs des stagiaires en préparation au BAFM sont eux-mêmes titulaires de ce diplôme. Il s'agit plutôt de formateurs expérimentés mais certains revendiquent l'avantage d'avoir aussi des formateurs jeunes titulaires du BAFM pour lesquels l'examen est proche. Beaucoup sont déjà ou souhaitent être correcteurs ou examinateurs à l'examen du BAFM (pour information, 31 des 245 titulaires du BAFM interrogés sont ou ont été examinateurs, soit 12,7 % d'entre eux). S'ils ne sont pas eux-mêmes examinateurs, ils ont déjà échangé avec certains et connaissent en général bien les critères d'évaluation. A l'inverse, avoir cette expérience de formateur de BAFM pour les examinateurs des épreuves d'admission est une proposition qui est formulée dans les recommandations d'évolution minimale du diplôme (voir les conclusions de la partie précédente).

Les équipes pédagogiques pour cette formation sont en général réduites (en lien avec le faible nombre d'inscrits dans la plupart des centres) : 1 à 2 titulaires du BAFM sur des équipes de 3 intervenants en moyenne.

Les stagiaires se plaignent parfois de ne pas être suffisamment encadrés par des titulaires du BAFM, en particulier dans les entraînements en véhicule. D'autres professionnels s'interrogent aussi sur le temps de présence effective des BAFM durant la préparation des candidats, compte tenu du nombre relativement faible de ces professionnels dans les centres. Peut se poser aussi la question d'une formation complémentaire pour ces formateurs.

Les centres s'adjoignent parfois d'autres intervenants (souvent pour compléter les compétences en droit ou en pédagogie) : expert en droit, en assurance, psychologue, alcoologue, professeur de mécanique, professeur de français, expert en communication, etc. Dans un centre, le responsable évoque l'intervention d'un délégué à la sécurité routière.

Ceux qui proposent un accompagnement individualisé

Cette formule consiste à préparer 1 ou 2 candidats à l'examen du BAFM, mais sans afficher de formation collective dans le centre de formation. Certains évoquent une « activité de conseils » opposée à une formation « structurée » ou « officielle ». Un responsable insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une formation dans le sens, entre autre, où il n'y a pas d'apport de contenus. Autre différence : elle est annoncée comme gratuite pour le candidat et réalisée à titre bénévole par le formateur (un seul indique une « rétribution libre des candidats »). Cet accompagnement est soit ponctuel, soit régulier, en fonction de la demande.

Dans les cas où la formation est gratuite elle concerne un salarié du centre dont il est intéressant qu'il obtienne le BAFM pour compléter les compétences de l'équipe ou l'embaucher à terme. Dans ce cas, le formateur intègre le « stagiaire » à son activité de formation des futurs BEPECASER et prends sur son temps libre (week-end, soirs) pour la préparation aux épreuves. L'investissement de chacun est quoi qu'il en soit très important. Pour d'autres centres, le stagiaire est envoyé par connaissance ou bien il s'agit d'un ancien stagiaire BEPECASER. Parfois aussi il s'agit de candidats ayant déjà suivi une formation de préparation payante mais qui ont échoué à l'examen et veulent s'y préparer autrement.

Trois centres au moins, non formateurs BAFM, ont indiqué accueillir des candidats au BAFM en stage, de façon plus ou moins régulière. Ils leur proposent tout de même un « programme » auprès de stagiaires BEPECASER volontaires (après leur temps de formation) pour leur dispenser des cours et leur proposent d'assister le formateur BAFM dans son activité.

La durée de la préparation, lorsqu'elle est précisée, est proche de celle des formations « officielles ». Un accompagnateur signale adapter la durée du suivi en fonction des disponibilités et du rythme des candidats (de 1 à 2 ans selon).

La sélection des candidats est souvent plus drastique que pour les autres formes de formation : évaluation des motivations du candidat, en général plutôt orientées vers la formation des enseignants (plus que vers l'animation de stages PAP) et souvent, restriction à des candidats dispensés de l'admissibilité, voire qui ont déjà un diplôme universitaire. Un formateur explique observer le candidat dans sa pratique (sorte d'audit) avant de le retenir. Les formateurs demandent parfois aussi aux candidats d'adhérer à la méthode qu'ils proposent et aux objectifs poursuivis avant de s'engager.

Les formateurs qui proposent cet encadrement ne souhaitent pas généraliser cette formation d'une part parce qu'il n'y a pas suffisamment de demande, d'autre part parce qu'ils ne désirent pas s'adjoindre les contraintes d'une formation collective. Un responsable de centre note que les formateurs agissent alors comme des tuteurs des candidats au BAFM. Il n'y a donc pas forcément de programme mais les formateurs transmettent parfois leur propre support de cours.

Ce mode d'accompagnement, plus souple qu'une formation collective, permet en revanche à certains de proposer une véritable « formation de formateurs » et non une « simple préparation à l'examen ». Certains même revendiquent cette approche et refusent finalement de proposer cette « simple » préparation à l'examen sous forme de formation collective.

*Ceux qui ne font pas ou plus de préparation au BAFM*⁷³

Les raisons les plus souvent évoquées à l'absence de formation au BAFM est l'absence de titulaires du BAFM dans le centre ou l'absence de certaines compétences nécessaires à cette formation (en droit notamment).

De plus, ces centres n'ont pas forcément de demandes. Soit parce qu'il existe un autre centre dans la région qui propose la préparation au BAFM et qu'il n'y a plus de demandes pour eux, soit parce qu'ils n'enregistrent tout simplement pas ce type de demandes. Tous constatent que le marché est limité. Certains avancent même l'idée qu'il faut limiter ce marché compte tenu de la faible demande. Cela rejoint la discussion, dans la partie suivante, sur la nécessité de former ou pas davantage de BAFM.

Certains centres ne le font pas faute de temps pour préparer les programmes et par manque d'informations sur cette formation. Ils évoquent parfois une mauvaise compréhension des épreuves (issue souvent de leur propre expérience) et ne sont donc pas prêts à monter eux-mêmes une telle formation. Ceux-là attendent une structuration plus importante de cette formation : un cahier des charges de la part de la DSCR, voire « une réglementation spécifique ». D'autres attendent la mise en œuvre de la réforme du BEPECASER (nouveau titre professionnel) pour envisager ensuite une préparation au BAFM adaptée.

Comme pour le diplôme, le manque de reconnaissance de cette formation est évoqué par certains. Cela se traduit par exemple par l'absence d'aide de la part des organismes financeurs (voir ci-dessus). Dans l'étude de 2007 menée par le LEST et le CEREQ auprès des CFM, l'absence de formation au BAFM était justifiée soit par le flou des critères de réussite à l'examen, soit par le taux élevé d'échec et ses « conséquences éventuelles sur l'image de marque du CFM » (Bouteiller, 2007, p.39).

Six centres au moins ont arrêté de dispenser cette formation. Ils avancent des problèmes de gestion et d'organisation, en particulier du fait du nombre nécessaire d'intervenants, en parallèle du faible nombre de stagiaires. Les ressources en interne sont parfois absentes (départ du titulaire du BAFM qui gérait cette formation par le passé). Ils évoquent aussi les résultats trop faibles, décourageants et qui remettent forcément en cause la formation qu'ils proposaient.

⁷³ Ces répondants ne sont pas forcément représentatifs de l'ensemble des centres qui ne proposent pas cette formation. Seuls certains ont souhaité s'exprimer dans le cadre de cette étude.

Résultats à l'examen du BAFM et avis des formateurs

Lors de l'entretien téléphonique, quasiment aucun centre a fourni de résultats précis à l'examen du BAFM, en arguant souvent que leurs effectifs sont trop faibles pour établir des statistiques et que les variations d'une année sur l'autre sont trop importantes.

Deux centres seulement publient leur résultats sur Internet : 31,25 % de réussite à l'admissibilité (sur 16 candidats) et 62,5 % à l'admission (sur 8 candidats) sur les 3 dernières années pour l'un et « en mars 2008, sur les 36 reçus au BAFM au niveau national, 25 candidats ont suivi une formation » dans l'autre centre et « sur les 24 reçus aux épreuves d'admissibilité de décembre 2008, 15 candidats ont suivi la [même] formation ». Il s'agit bien entendu de résultats plutôt positifs.

Pour connaître les notes de leurs candidats, les centres doivent passer les interroger directement (ces informations ne sont données par la DSCR qu'aux intéressés). Pour mieux comprendre l'échec, ils demandent souvent aux candidats de récupérer les observations de correcteurs. Ces remarques leur servent aussi à améliorer leur pratique.

Ainsi, la plupart des centres avouent être déçus par le faible nombre de candidats admis au BAFM : « certes, ça réinterroge nos pratiques » affirme un formateur très mécontent par ailleurs ; c'est « déprimant » dit un autre.

Ils mentionnent parfois avoir des surprises (ceux qui réussissent ne sont pas ceux auxquels ils croyaient le plus et vice et versa) mais globalement, ils ont repéré le manque de préparation de certains de leurs candidats. L'examen semble souvent récompenser ceux qui ont travaillé sur la durée. Un formateur annonce que son « meilleur pronostic » porte sur « les candidats les plus assidus et les plus entraînés ».

Nous avons demandé à chaque formateur comment il explique le faible taux de réussite à l'examen au niveau national.

Les raisons avancées tiennent avant tout aux candidats : manque de préparation ou manque de travail personnel, manque de motivation des candidats (sous entendu « à devenir formateur de BEPECASER »), niveau d'instruction trop faible (expression écrite et orale, mais surtout organisation d'un devoir, réflexion) ou encore méconnaissance et incompréhension des critères d'évaluation (mauvaise appréhension des attentes de l'examen). Nombreux sont ceux qui soulignent l'écart entre le niveau de départ des candidats et le niveau attendu à l'examen (en lien avec l'écart entre le niveau BEPECASER et le niveau BAFM). L'hétérogénéité du niveau des candidats à l'entrée en formation peut aussi être relevée.

Les candidats ne savent pas ce qu'est le métier de formateur et manquent de recul sur leur métier. Ils arrivent souvent à l'examen avec « un surcroît de théorie » et « manquent d'applications pratiques dans tous les domaines ». Ainsi, pour certains, « la pédagogie passe souvent après la somme des connaissances ». Le manque d'expérience en salle des BEPECASER est à nouveau souligné (voir précédemment).

D'après un formateur interrogé, pour réussir, il faut « être un bon moniteur avec un bon niveau de français ». Un autre pense que l'examen n'est pas si difficile mais il nécessite un travail personnel très important : « préparation, entraînement, endurance ».

Les explications avancées en second tiennent aux examineurs : manque d'harmonisation des critères d'évaluation (qui rejoint la demande massive d'une réunion de concertation ainsi que la diffusion des synthèses des correcteurs et des examineurs). Le manque de turnover parmi les examineurs est également rapporté.

Malgré des échecs importants, plusieurs centres partent du principe que la formation apporte quelque chose aux candidats, même à ceux qui échouent, sur leur pratique d'enseignants de la

conduite. La formation représente « une remise à niveau pour tous, y compris pour ceux qui vont échouer », c'est un « apport en termes de formation continue ».

Commentaires libres des titulaires sur la formation suivie

Les titulaires, interrogés dans le cadre de l'enquête par questionnaire, se sont parfois exprimés spontanément (dans la zone de commentaires libres) sur la formation qu'ils ont suivie. Ils sont eux aussi en attente d'une « formation complète et réglementée » : « il manque sûrement un programme clair et précis de formation des futurs BAFM » ; il faudrait « établir un véritable programme de formation en ajoutant des matières absentes aujourd'hui afin de valider plus de compétences ».

Certains évoquent l'idée d'un « plus grand encadrement » des centres de formation ou à défaut d'une plus grande harmonisation : « il existe, selon moi, des disparités assez importantes entre les différents centres de formations de toute la France (...) les élèves ne sont pas tous au même niveau ».

Reviennent aussi spontanément des demandes d'intégration d'un stage à la formation au BAFM : « obligation de stages en CFM », mais aussi « des stages obligatoires (...) en stage de sensibilisation à la sécurité routière, en entreprise... ».

Enfin, les titulaires du BAFM sont également favorables à l'augmentation de la durée de la formation car au-delà de remarques comme « Formation trop courte », « Préparation à l'admission trop courte », ils relèvent que de ce fait « [la formation] se cantonne souvent à un bachotage de l'examen » ou encore que la « maîtrise des méthodes d'enseignement (...) ne peut être atteinte en 5 semaines de formation ». Par conséquent, ils ne peuvent que déplorer que « la formation préparatoire ne prépare qu'au passage aux épreuves du BAFM et non pas au métier de formateur ».

Conclusion : les compétences des titulaires du BAFM

On l'a vu dans la précédente partie relative à l'examen, les responsables des centres de formation émettent certaines critiques sur l'examen du BAFM, en lien avec les difficultés qu'ils rencontrent dans la mise en œuvre de leurs formations : calendrier, durée des épreuves, compréhension des critères d'évaluation (qui se heurte à un manque d'homogénéité des évaluations). Tous reconnaissent les limites de la préparation à l'examen qu'ils offrent : son aspect trop théorique, son manque de lien avec le métier de formateur, le manque de pratique, etc. Lorsqu'ils suggèrent des changements, ceux-ci ont trait aux épreuves, comme traités dans la partie précédente, ou ils proposent des modifications plus profondes comme par exemple une véritable formation en alternance, la possibilité d'une validation des acquis de l'expérience (VAE) plutôt que les dispenses, ou encore des rapprochements avec l'université. Toutes ses propositions sont reprises dans les recommandations générales de ce rapport.

De nombreux formateurs sont dans l'attente d'un cadre ou d'un cahier des charges, éventuellement institutionnel. Cet exercice passera par la clarification des compétences attendues pour les titulaires du BAFM. Certains experts ont déjà exploré la question. Nous avons également posé la question à tous les titulaires et candidats interrogés par questionnaire dans le cadre de cette étude.

Les compétences essentielles au métier de formateur de « moniteurs » d'après les experts

Avancer sur la formation des futurs BAFM suppose de mieux cerner leurs besoins. La démarche logique consiste, comme le rappelle Jean-Marc Graffeuil dans son mémoire de licence en sciences de l'éducation (option sécurité routière), à définir un référentiel d'activités, pour aboutir à un référentiel de compétences qui lui permettra de définir des

modules de formation adaptés aux apprenants « pour qu'ils puissent se construire les compétences dont ils ont besoin » (Graffeuil, 2006, p.33).

Il a initié cette réflexion (qui demeure un exercice de longue haleine car il suppose une connaissance de l'ensemble des activités et tâches des formateurs puis une véritable évaluation du référentiel) et propose ainsi une liste des grandes catégories de compétences du formateurs d'enseignants de la conduite (pp.41-42) :

- Maîtrise des contenus sécurité routière (réglementation, statistiques, lois physiques appliquées au véhicule, données psycho physiologiques liées à la sécurité routière, connaissance du véhicule automobile, maîtrise de la conduite préventive) ;
- Connaissances en psychopédagogie (communication, connaissances des motivations, connaissances des représentations sociales) ;
- Apprentissage et formation (les différentes théories d'apprentissage, les différentes possibilités de formation) ;
- Animation et dynamique de groupe (détaillée dans le cadre du mémoire car souvent insuffisamment maîtrisée - techniques d'animation, gestion des groupes et des individus) ;
- Ingénierie de la formation (organisation des contenus pédagogiques, différentes taxonomies, élaboration de référentiels, connaissances des marchés publics, réponse à des appels d'offre, analyse des besoins / projets de formation) ;
- Connaissances des processus d'évaluation (modèles, connaissances en docimologie) ;
- Administration / gestion (connaissances des différentes administrations, notions juridiques - droit des sociétés, droit fiscal, droit administratif, droit commercial – informatique, gestion).

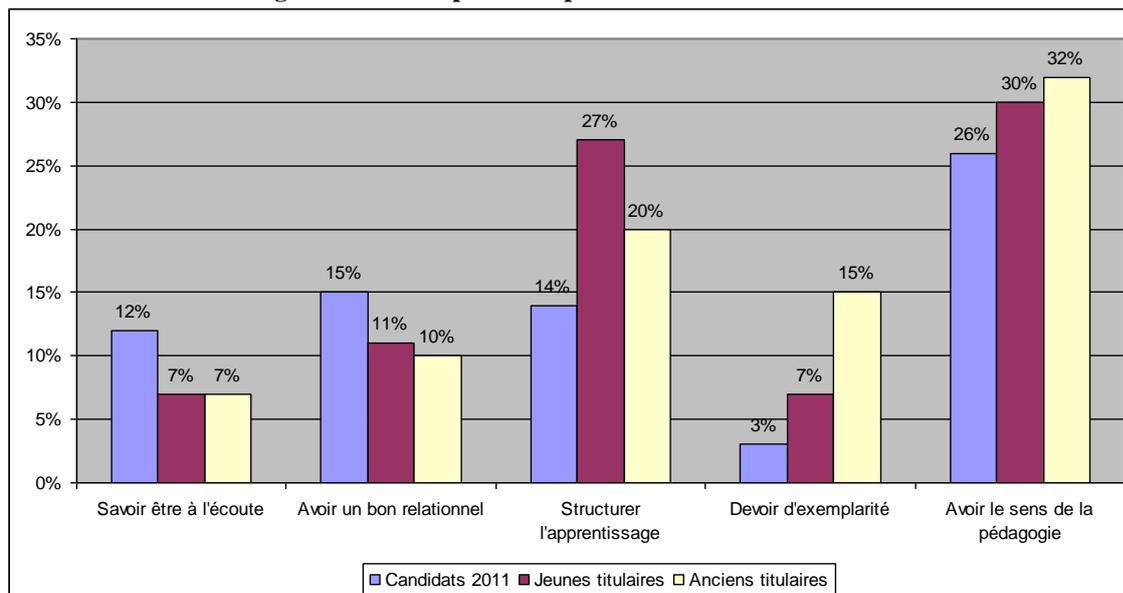
Dans son mémoire de Master en psychologie sociale, François Laumond revient sur les compétences des formateurs mais sous l'angle de celles enseignées lors de la formation initiale à l'animation de stages permis à points, pour vérifier celles qui sont transférées dans leurs autres activités de formation, en premier lieu, la formation à l'admissibilité du BEPECASER, à l'admission du BEPECASER et la formation continue des enseignants de la conduite. Au travers du programme de formation des animateurs, il constate, auprès de 17 formateurs ayant répondu au questionnaire (sur 61 contactés) que les compétences en matière de communication et compétences psychoéducatives sont les plus mobilisées, ainsi que les compétences d'animation et de gestion de la dynamique de groupe (Laumond, 2009).

Les compétences essentielles au métier de formateur de « moniteurs » d'après les candidats et titulaires du BAFM

Dans l'enquête par questionnaire mis en place dans ce projet, tous les titulaires et candidats au BAFM ont été invités à répondre à la question suivante « Selon vous, quelles sont les compétences essentielles, indispensables au métier de formateur d'enseignants de la conduite ? » en listant (réponse libre) les compétences en termes de savoirs, de savoir-faire puis de savoir-faire comportementaux.

Sans surprise, les candidats ont eu plus de mal à répondre à ces questions que les titulaires. Les non-réponses sont également plus fréquentes lorsqu'on avance dans la question (savoirs, savoir faire, savoir-faire comportementaux) : est-ce de la lassitude ou une moins bonne maîtrise des deux derniers concepts ? Un important tri a dû être fait sur les réponses citées, très variables et parfois placées dans la mauvaise catégorie.

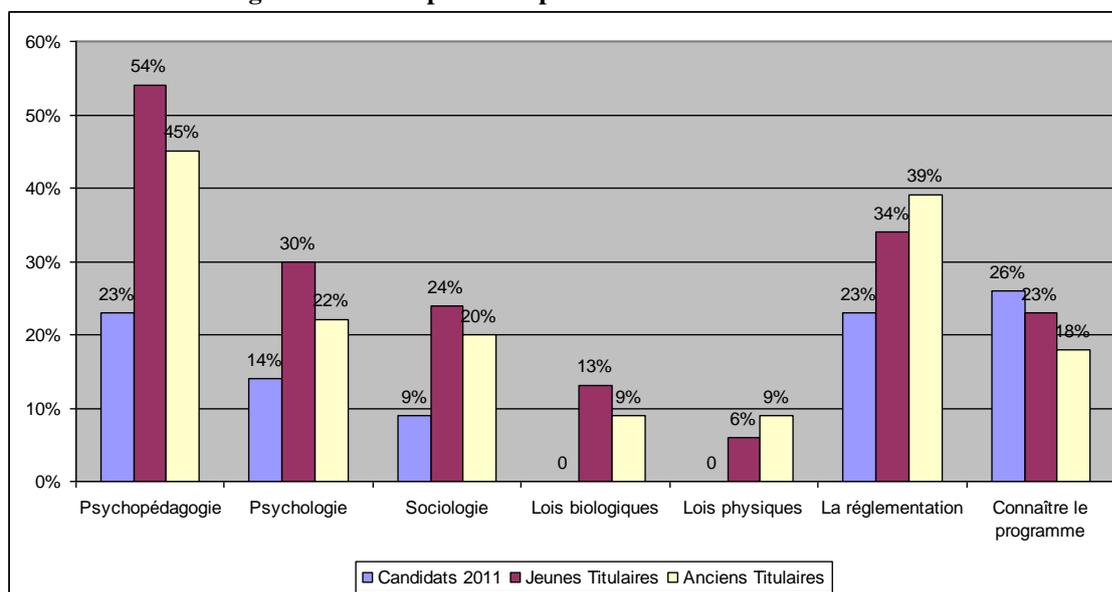
Figure 12 : Principales compétences citées en termes de savoirs



Source : Enquête INSERR 2012.

En termes de savoirs, les personnes interrogées citent majoritairement les connaissances en psychopédagogie, puis en psychologie et sociologie, en particulier, les titulaires comparés aux candidats de la session 2011. Connaître la réglementation est important pour tous (de plus en plus suivant l'ancienneté professionnelle) alors que la connaissance du programme, relativement importante aux yeux des candidats, l'est de moins en moins ensuite.

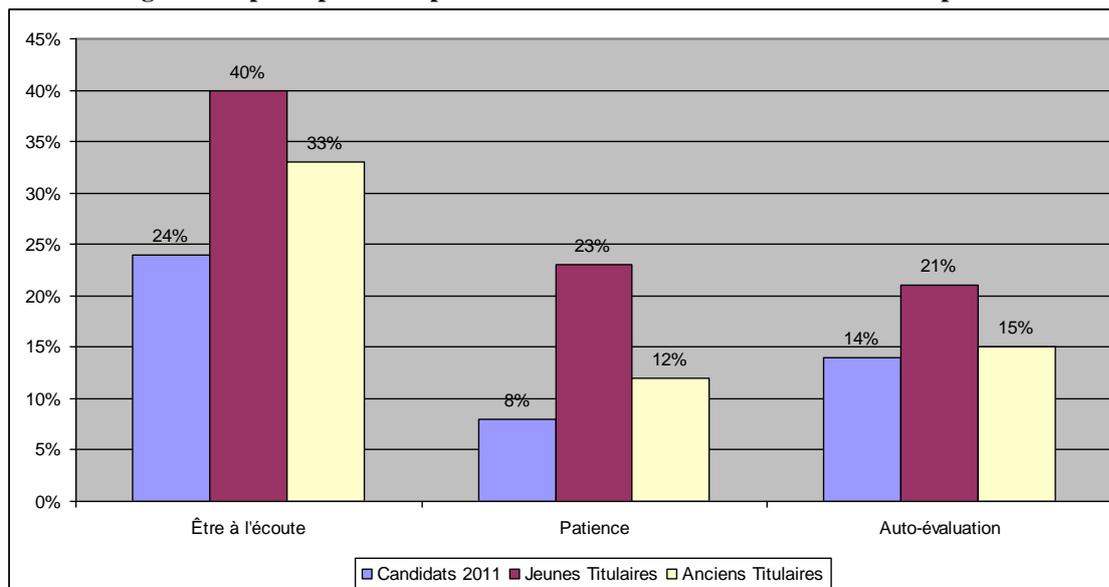
Figure 13 : Principales compétences citées en termes de savoir-faire



Source : Enquête INSERR, 2012.

Le sens de la pédagogie et l'importance de savoir structurer l'apprentissage sont les principaux savoir-faire cités. Savoir être à l'écoute et avoir un bon relationnel font également partie des réponses fréquentes, en particulier chez les candidats. Le devoir d'exemplarité est surtout cité par les anciens titulaires.

Figure 14 : principales compétences citées en termes de savoir-faire comportementaux

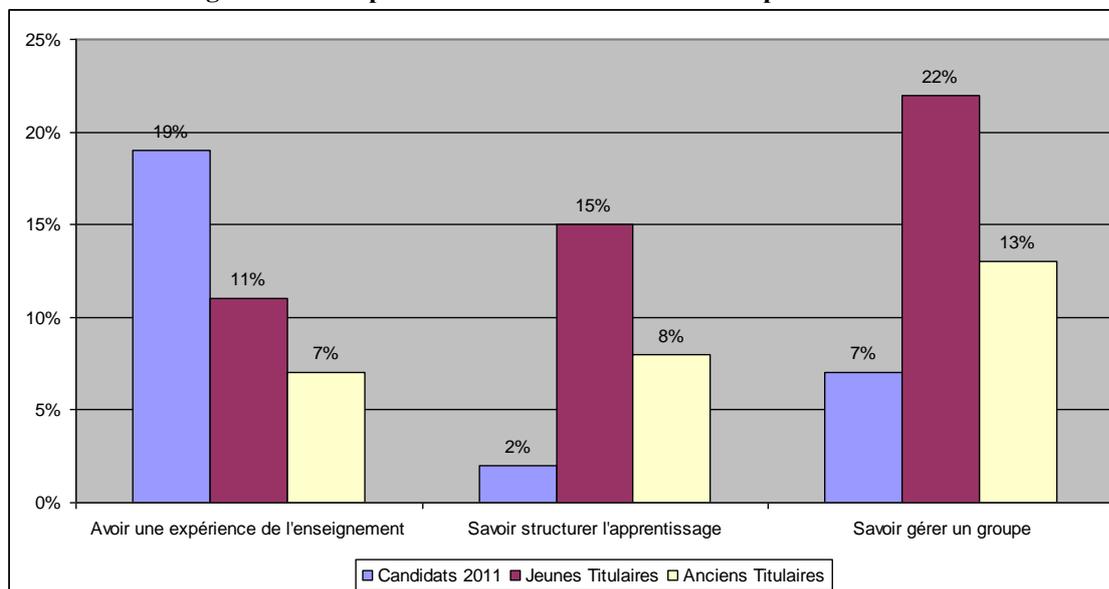


Source : Enquête INSERR, 2012.

Enfin, en termes de savoir-être, « être à l'écoute » apparaît comme très important aux yeux des titulaires, notamment les jeunes. La patience et l'auto-évaluation aussi, mais dans une moindre mesure.

Ils sont plus de la moitié à juger que l'examen actuel du BAFM ne valide que partiellement ces compétences citées ; 15 à 24 % estiment même que « non ».

Figure 15 : Compétences non entièrement validées par l'examen du BAFM



Source : Enquête INSERR, 2012.

Les compétences non entièrement validées seraient, surtout aux yeux des candidats, le fait d'avoir une expérience de l'enseignement et pour les titulaires, en particulier les « jeunes », le fait de savoir gérer un groupe et de savoir structurer l'apprentissage. Autant d'aspects relevés par les formateurs des CFM.

LES ACTIVITES PROFESSIONNELLES DES BAFM : EVOLUTION ET SITUATION ACTUELLE

A l'origine, le diplôme du BAFM est, comme son nom l'indique, dédié à la formation des futurs enseignants de la conduite. Lors de la mise en place des stages de sensibilisation à la sécurité routière en 1992, ce diplôme est devenu la porte d'entrée obligatoire pour les animateurs de ces stages (en dehors des psychologues). D'autres activités ponctuelles sont signalées dans les différents rapports examinés dans cette étude⁷⁴. Par exemple, à cette même période, l'instauration d'un livret d'apprentissage pour les élèves conducteurs et l'obligation de respecter le programme national de formation à la conduite (PNF) en 1991 se sont accompagnées d'un cycle de formation des enseignants de la conduite porté par les BAFM à la demande des pouvoirs publics (DSCR, 1993).

Seront donc comparées dans cette partie les activités professionnelles des titulaires du BAFM telles qu'elles sont déclarées dans notre enquête de 2012 par les différentes générations de titulaires et celles telles qu'elles apparaissent dans les précédentes enquêtes réalisées sur cette profession : en 1986, 1993 et 1998 (voir « revue de questions »). Ces activités structurent les conditions d'emploi des titulaires du BAFM (en termes de statut, salaire...) et elles sont dépendantes des diplômes ou formations professionnelles, en particulier ceux ou celles passé(e)s après l'obtention du BAFM.

Formation initiale et formations complémentaires

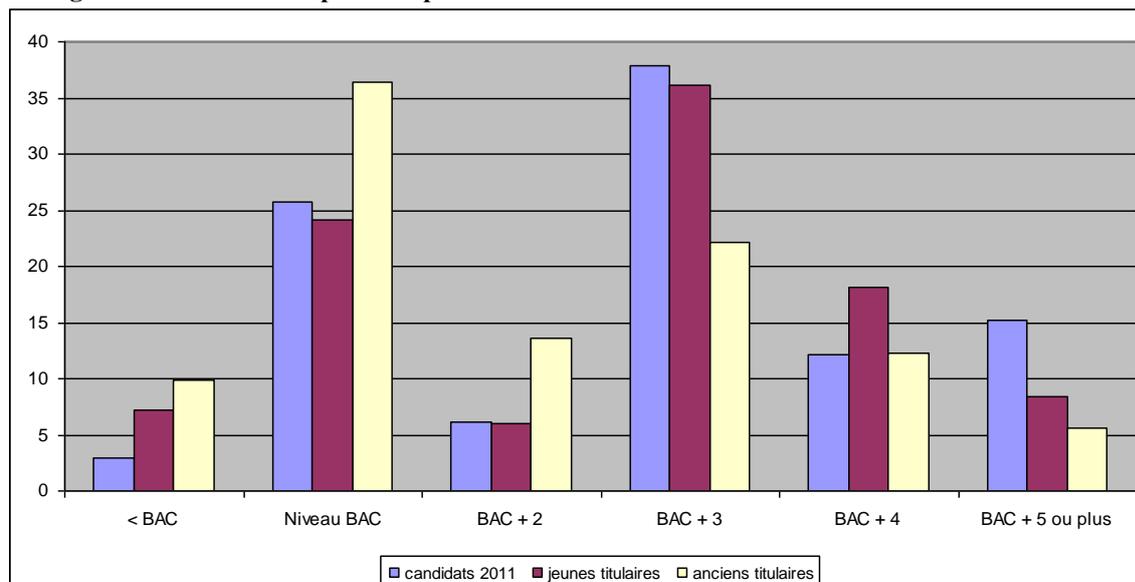
Quelles différences observe-t-on d'une génération à l'autre de titulaires du BAFM en termes de niveau d'étude ou de formations et type de diplômes ?

Dans le rapprochement effectué par Denis Dugué des enquêtes de 1986, 1993 et 1998, il constate une évolution quant au niveau de diplôme initial : l'obtention du bac concerne de plus en plus de titulaires du BAFM (de 30 % des BAFM dans l'enquête de 1986, à près de 80 % dans les deux enquêtes de 1993 et 1998). La part de titulaires avec niveau post-bac a également beaucoup augmenté entre 1986 et 1993 (de 15 % à 34 %) mais Denis Dugué signale néanmoins « un tassement significatif du niveau d'étude post-bac » entre 1993 et 1998 (les chiffres ne sont pas très nets) (Dugué, 1999b, p.28).

9 personnes sur 10 interrogées dans l'enquête de 2012 déclarent un diplôme de niveau bac ou plus. Les différences observées entre les différentes générations de titulaires du BAFM interrogées sont conformes au commentaire précédent : la part des détenteurs d'un diplôme de niveau bac diminue au profit des diplômés de niveau bac+3 ou plus. Il semble même que le nombre de titulaires d'un bac+5 ou plus progresse sur les toutes dernières sessions d'examen.

⁷⁴ Voir la revue de questions ci-dessus

Figure 16 : Niveau de diplôme le plus élevé avant l'obtention du BAFM en dehors du BEPECASER



Source : Enquête INSERR 2012

L'importance du nombre de titulaires d'un diplôme de niveau bac+3 est à mettre en parallèle avec la fréquence de la dispense des épreuves d'admissibilité que ce niveau de diplôme autorise.

Une fois le BAFM obtenu, certains poursuivent des études et cherchent à passer de nouveaux diplômes : 27,8 % l'ont fait parmi les « anciens » titulaires et 10,8 % chez les « jeunes » qui ne possèdent leur BAFM que depuis 4 ans au mieux. Les « anciens » titulaires concernés, ont obtenu, pour un tiers d'entre eux, un diplôme de niveau bac+3, pour un autre tiers, un diplôme plus élevé. Certains aussi « rattrapent » le niveau bac. Les disciplines concernées par ces diplômes sont variées : sciences de l'éducation et sciences humaines et sociales principalement.

Pour expliquer l'augmentation du niveau de diplôme initial, mais aussi l'obtention de nouveaux diplômes, Denis Dugué avance l'idée que « le BAFM constitue un tremplin au suivi d'études post-bac ». L'« absence de reconnaissance crédible du diplôme du BAFM » mais aussi la confrontation régulière avec des professionnels de niveau bac+5 comme les psychologues dans le cadre de l'animation de stages PAP seraient d'autres facteurs explicatifs (Dugué, 1999b, p.28). Il avance aussi l'explication selon laquelle des titulaires du BAFM, voyant tarder le projet de réforme, sentent qu'il est préférable, sinon indispensable d'assurer personnellement par une validation universitaire extérieure, la reconnaissance concrète du statut de formateur d'adultes. Ainsi, dans l'enquête de 1998, 53,4 % des formateurs jugent les formations personnelles ou universitaires comme les plus pertinentes (Dugué, 1999b, p.26).

Plusieurs titulaires rencontrés dans notre enquête ont signalé la dynamique initiée à l'occasion de la préparation de l'examen du BAFM qu'ils ont poursuivie par la suite en passant d'autres examens. Depuis l'obtention de leur BAFM, ils sont 94,3 % à avoir suivi une nouvelle formation, les « anciens » titulaires (qui ont eu plus de temps) en ont suivi globalement plus que les « jeunes » titulaires (respectivement 98,8 % et 85,5 %). Il s'agit essentiellement de la formation initiale aux stages de sensibilisation à la sécurité routière. Comme les « anciens » titulaires ont été pour la plupart sélectionnés sur ce critère (base d'adresses des animateurs BAFM – voir annexe méthodologique), la proportion observée de 92 % n'est pas forcément représentative de la profession. Il est en revanche intéressant de constater que 80,7 % des « jeunes » titulaires ont déjà suivi cette formation, alors qu'ils n'ont leur BAFM que depuis 4 ans pour les plus anciens d'entre eux. Ensuite, la formation professionnelle la plus fréquente est celle destinée à l'exploitation d'une auto-école, sous la forme de formation initiale (suivie par 29,6 % des « anciens » titulaires et 9,6 % des « jeunes ») ou continue (22,8 % des « anciens » titulaires et 7,2 % des « jeunes »).

Activités professionnelles

Les seules données publiées de l'étude de 1986 indiquent que les titulaires du BAFM interrogés à cette époque exerçaient à 79 % la formation des moniteurs, à 65 % l'enseignement de la conduite et réalisaient pour 38 % d'entre eux de la coordination pédagogique de l'examen BEPECASER (cité par Dugué, 1999b, p.28). D'après Denis Dugué, la mise en œuvre de l'apprentissage anticipé de la conduite était aussi une tâche leur incombant. Elle était citée par 18 % d'entre eux (Dugué, 1999a, p.18 ; Dugué, 1999b, p.18).

En 1993, les titulaires du BAFM exercent toujours en priorité la formation BEPECASER tronc commun (pour 80,0 % d'entre eux) et signalent souvent d'autres activités (5,4 en moyenne sur l'ensemble des 60 titulaires du BAFM interrogés) : la formation continue des enseignants de la conduite (pour 40,0 % d'entre eux), la fonction de « responsable de formation » (41,7 %) ou celle de « directeur d'un CFM » (38,3 %) mais ils signalent aussi la formation des personnels d'entreprises (36,7 %) et l'animation de stages « PNF » (36,7 %), une commande spécifique de la DSCR à cette époque pour accompagner le nouveau programme de formation à la conduite. L'animation de stages permis à points, ouverte depuis peu aux BAFM, est en 1998 déjà pratiquée par 55 % d'entre eux. Les auteurs soulignent que « l'absence de relations avec les collectivités locales montre qu'ils ne sont pas encore reconnus comme experts en sécurité routière en dehors du secteur de l'enseignement de la conduite », mais signalent « une percée dans le secteur de la formation en entreprises » (DSCR, 1993, annexe, 16-17).

En 1998, les résultats sont similaires en ce qui concerne la formation des BEPECASER (tronc commun et options) et la l'animation de stages PAP, les deux activités principales des 62 BAFM interrogés (Dugué, 1999). La place des BAFM dans le champ des interventions en entreprises se confirme (cette activité est fortement corrélée dans l'enquête de Denis Dugué avec l'animation de stages PAP). Les changements concernent surtout la forte baisse enregistrée dans la formation continue des enseignants de la conduite et l'animation des stages PNF, au profit semble-t-il d'interventions plus nombreuses en milieu scolaire (on peut se demander s'il y a eu à cette époque de nouvelles directives favorisant ce type de formation). Près d'un titulaire du BAFM sur quatre exerce en école de conduite alors que, de façon surprenante, ils étaient seulement 1,7 % en 1993⁷⁵. Denis Dugué revient sur ce constat de la forte diminution de l'activité « enseignement de la conduite » en une dizaine d'année, probablement au profit d'un élargissement et d'une diversification des activités. La coordination de l'examen BEPECASER est moins fréquente, peut-être du fait de l'accroissement de l'activité PAP des BAFM mais aussi parce que certains inspecteurs ont été nommés à ces fonctions (Dugué, 1999b, pp.28-29).

⁷⁵ Mais dans cette dernière enquête, les modalités de réponse n'étaient pas préétablies ; les titulaires n'ont peut-être pas pensé spontanément à déclarer cette activité car elle n'est pas spécifiquement liée à l'obtention du BAFM.

Figure 17 : Comparaison des activités déclarées par les BAFM en 1993 et 1998

	1993	1998	
formation Bepecaser tronc commun	80,0%	81,3%	formation Bepecaser B
mention deux roues	30,0%	40,6%	formation Bepecaser deux roues
mention groupe lourd	26,7%	21,9%	formation Bepecaser groupe lourd
formation candidats BAFCRI	20,0%		
formation candidats BAFM	15,0%	21,9%	formation BAFM
coordinateurs Bepecaser	18,3%	12,5%	coordination Bepecaser
formation continue enseignants de la conduite	40,0%	9,4%	formation continue enseignants
animation stage PNF	36,7%	17,2%	formation stage 3 jours PNF
formation des personnels d'entreprises	36,7%	42,2%	intervention en entreprises
animation stage PAP	55,0%	54,7%	animation stages PAP
responsable de formation	41,7%		
direction d'un CFM	38,3%	31,3%	direction CFM
direction d'auto école	5,0%		
IDSR	35,0%	34,4%	IDSR
formation des cyclomoteurs	11,7%		
formation intervenants ASSR	1,7%		
intervenants en milieu scolaire	3,3%	21,9%	intervention milieu scolaire
conception matériels et programmes pédagogiques	8,3%		
chargés de cours à l'université	1,7%		
enseignant	1,7%		
formation dans un MAFFEN (centre de formation continue des enseignants de l'éducation nationale)	1,7%		
animateur du réseau BAFM	1,7%		
moniteur VL et deux roues	1,7%	23,4%	enseignement de la conduite
animateur secteur socio-éducatif	5,0%		
suivi, participation ou animation PDASR, groupe de travail, actions de sécurité routière, etc.	8,3%		
formation des inspecteurs du permis de conduire	3,3%		
formation prof des CAP chauffeurs routiers, conducteurs d'engins, caristes	1,7%		
sans réponse	11,7%		
Effectifs	60	64	

Sources : enquête DSCR de 1993 et enquête Denis Dugué de 1998

Quelles sont les activités des titulaires du BAFM en 2012 ?

La question a été posée dans notre enquête aux « jeunes » titulaires (diplôme obtenu entre la session 2007 et 2010, soit depuis 2,5 ans en moyenne) et aux plus anciens (diplôme obtenu avant la session 2007, soit en moyenne depuis 16 ans). Il leur était demandé de signaler l'ensemble de leurs activités (parmi une liste préétablie d'activités⁷⁶), puis de préciser les deux principales, à deux périodes de leur vie : au moment de l'obtention du diplôme du BAFM et en 2012, l'année en cours au moment de l'enquête. La comparaison des deux déclarations vise à décrire des évolutions de carrière. Au total, 245 titulaires ont répondu (83 « jeunes » et 162 « anciens » titulaires).

⁷⁶ Liste d'activités possibles : n°1 : Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation initiale ; n°2 : Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation continue ; n°3 : Formation de formateurs d'enseignants de la conduite (BAFM) ; n°4 : Formation au concours des IPCSR ; n°5 : Formation à la capacité de gestion ; n°6 : Enseignement de la conduite (cours, leçon de conduite, RDV pédagogique AAC...) ; n°7 : Animation de stages de sensibilisation à la sécurité routière ; n°8 : Animation /intervention en entreprise, milieu scolaire... ; n°9 : Conception d'outils pédagogiques ou de prévention édités/diffusés ; n°10 : Ingénierie de formation ; n°11 : Exploitation d'un centre de formation / école de conduite ; n°12 : Directeur pédagogique d'un centre de formation / école de conduite ; n°13 : Inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) ; n°14 : Délégué au permis de conduire et à la sécurité routière ; n°15 : Coordination pédagogique BEPECASER ; n°16 : Autre activité de jury (BAFM...) ; n°17 : Autre (précisez)

Les titulaires du BAFM en 2012 déclarent en moyenne moins d'activités que ceux de 1993 : 4 en moyenne actuellement (3,4 pour les « anciens » titulaires et 2,5 pour les plus jeunes) contre 5,4 en moyenne en 1993.

Autre particularité, mais qui est liée à la constitution de notre échantillon (voir annexe méthodologique) : les « anciens » titulaires exercent à 87 % l'activité d'animateur de stages « permis à points ». Les « jeunes » titulaires sont plus représentatifs des BAFM ayant récemment obtenu leur diplôme ; 74,7 % d'entre eux exercent dans le domaine du permis à points.

Figure 18 : Activités déclarées sur l'année en cours, en 2012

Q29a Parmi les activités professionnelles suivantes, indiquez quelles sont TOUTES celles que vous pratiquez <u>sur l'année en cours.</u>	Jeunes titulaires		Anciens titulaires		ensemble	
	n	%	n	%	n	%
TOTAL	83		162		245	
n°1. Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation initiale	57	68,7%	72	44,4%	129	52,7%
n°2. Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation continue	24	28,9%	44	27,2%	68	27,8%
n°3. Formation de formateurs d'enseignants de la conduite (BAFM)	5	6,0%	17	10,5%	22	9,0%
n°4. Formation au concours des IPCSR		0,0%	7	4,3%	7	2,9%
n°5. Formation à la capacité de gestion	8	9,6%	34	21,0%	42	17,1%
n°6. Enseignement de la conduite (cours, leçon de conduite, RDV pédagogique AAC...)	54	65,1%	41	25,3%	95	38,8%
n°7. Animation de stages de sensibilisation à la sécurité routière	62	74,7%	141	87,0%	203	82,9%
n°8. Animation /intervention en entreprise, milieu scolaire...	34	41,0%	79	48,8%	113	46,1%
n°9. Conception d'outils pédagogiques ou de prévention édités/diffusés	12	14,5%	22	13,6%	34	13,9%
n°10. Ingénierie de formation	8	9,6%	21	13,0%	29	11,8%
n°11. Exploitation d'un centre de formation / école de conduite	17	20,5%	29	17,9%	46	18,8%
n°12. Directeur pédagogique d'un centre de formation / école de conduite	25	30,1%	40	24,7%	65	26,5%
n°13. Inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)		0,0%	6	3,7%	6	2,4%
n°14. Délégué au permis de conduire et à la sécurité routière		0,0%	2	1,2%	2	0,8%
n°15. Coordination pédagogique BEPECASER	6	7,2%	16	9,9%	22	9,0%
n°16. Autre activité de jury (BAFM...)	24	28,9%	37	22,8%	61	24,9%
Autre	5	6,0%	23	14,2%	28	11,4%
Nsp		0,0%	2	1,2%	6	2,4%

Source : Enquête INSERR 2012

L'activité la plus fréquente ensuite est la formation des futurs BEPECASER. En moyenne un titulaire du BAFM sur deux la pratique, les « jeunes » titulaires plus fréquemment que les « anciens ». Tous contribuent à la formation continue des enseignants de la conduite. Tous également sont actifs en entreprises ou en milieu scolaire (phénomène déjà constaté dans les précédentes enquêtes). La différence très nette entre les deux « générations » de titulaires du BAFM concerne l'abandon de la pratique d'enseignants de la conduite (sous toutes ces formes : cours, leçon de conduite, RDV pédagogique AAC, etc.) par les plus anciens, contrairement aux plus jeunes qui sont encore les deux tiers à pratiquer ces activités. En contrepartie, les plus anciens déclarent d'autres activités de formation comme celles liées à la capacité de gestion.

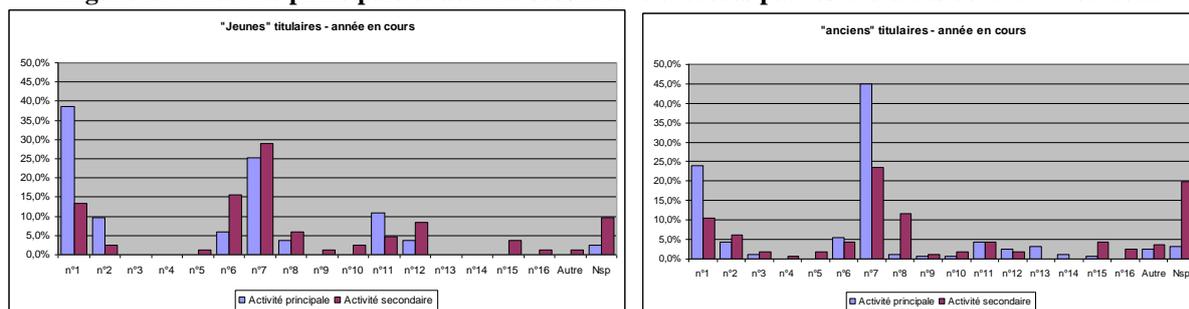
En dehors des activités de formation, les profils sont relativement proches : directeur pédagogique, exploitant, concepteur d'outils pédagogiques ou expert en ingénierie de formation et certaines activités, plus ponctuelles, comme la coordination pédagogique lors de l'examen du BEPECASER ou d'autres activités de jury. 6 inspecteurs et 2 délégués du permis de conduire et de la sécurité routière ont par ailleurs participé à l'enquête (sur les 16 contactés).

Une fois hiérarchisées, les activités principales des « jeunes » titulaires apparaissent moins contrastées que celle des « anciens » : 38,6 % pratiquent principalement la formation initiale

d'enseignants de la conduite (n°1 sur le graphique) et 25,3 % exercent en priorité la fonction d'animateur de stages (n°7). Les autres activités principales sont moins fréquentes : l'exploitation d'un centre de formation ou d'école de conduite (n°11) pour 10,8 % des « jeunes » titulaires et la formation continue d'enseignants de la conduite (n°6) pour 9,6 % d'entre eux. En tant qu'activité secondaire, l'animation de stages PAP est citée par 28,9 % des « jeunes » titulaires (presque qu'aussi fréquemment qu'en activité principale) alors que la formation initiale des enseignants est plus rarement placée en seconde activité (13,3 %). Une spécificité de ces « jeunes » titulaires, par rapport aux plus anciens, réside dans la place occupée par l'activité d'enseignement de la conduite (n°12) qui est la deuxième activité principalement exercée pour 15,7 % d'entre eux.

Pour les « anciens » titulaires, la prédominance de l'animation de stages PAP (n°7) en activité principale est très nette : 45,1 % la considèrent comme leur activité principale. La formation initiale des futurs BEPECASER arrive loin derrière, citée par 24,1 % des « anciens » titulaires. Ces deux activités sont donc inversées par rapport aux réponses des « jeunes » titulaires. En tant qu'activités principales, elles réunissent 69 % des « anciens » titulaires. Les « anciens » titulaires affichent plus d'activités secondaires. A la formation des BEPECASER et l'animation de stages PAP s'ajoute l'animation en entreprise ou en milieu scolaire (n°8) qui est citée par 11,7 % des anciens titulaires comme leur seconde activité. Notons aussi le nombre important d'anciens titulaires qui n'ont pas répondu ou n'ont pas su identifier cette seconde activité.

Figure 19 : Activité principale et activité secondaire exercées par les titulaires du BAFM en 2012



n°1 : Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation initiale ; n°2 : Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation continue ; n°3 : Formation de formateurs d'enseignants de la conduite (BAFM) ; n°4 : Formation au concours des IPCSR ; n°5 : Formation à la capacité de gestion ; n°6 : Enseignement de la conduite (cours, leçon de conduite, RDV pédagogique AAC...) ; n°7 : Animation de stages de sensibilisation à la sécurité routière ; n°8 : Animation /intervention en entreprise, milieu scolaire... ; n°9 : Conception d'outils pédagogiques ou de prévention édités/diffusés ; n°10 : Ingénierie de formation ; n°11 : Exploitation d'un centre de formation / école de conduite ; n°12 : Directeur pédagogique d'un centre de formation / école de conduite ; n°13 : Inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) ; n°14 : Délégué au permis de conduire et à la sécurité routière ; n°15 : Coordination pédagogique BEPECASER ; n°16 : Autre activité de jury (BAFM...) ; n°17 : Autre (précisez)
Source : Enquête INSERR 2012

Qu'est-ce qui a changé pour les titulaires par rapport à l'année du BAFM ?

Certaines évolutions sont communes à l'ensemble des titulaires du BAFM à savoir qu'ils sont désormais moins nombreux à enseigner la conduite (-30 % pour les « jeunes » titulaires et -60 % pour les « anciens ») mais plus nombreux à pratiquer l'animation de stages « permis à points ». Logiquement, aujourd'hui, les « jeunes » titulaires sont plus nombreux à former les enseignants de la conduite (en formation initiale ou continue) qu'avant le BAFM, mais ils étaient quand même respectivement 35 % et 12 % à le faire avant l'obtention du diplôme⁷⁷. Les « anciens » titulaires étaient interrogés sur leur activité l'année suivant l'obtention du BAFM, comparée celle de l'année en cours. Entre les deux périodes, la formation des BEPECASER est une activité en forte baisse pour eux (de 75 % à 44 %).

⁷⁷ On peut se demander s'ils ont respecté la consigne qui était « Parmi les activités professionnelles suivantes, indiquez quelles sont TOUTES celles que vous avez pratiquées sur l'année précédant l'obtention du BAFM »

Lorsque l'on s'intéresse aux évolutions de la seule activité principale, les jeunes titulaires étaient principalement occupés par l'enseignement de la conduite avant le BAFM (activité principale pour 65 % d'entre eux), ils ne sont plus que 6 % à l'avoir conservé comme activité principale aujourd'hui, optant pour une plus grande diversité de leurs activités. Les plus anciens sont massivement passés de l'activité principale de formation d'élèves BEPECASER (pour 46 % d'entre eux) et d'enseignement de la conduite (20 %) au moment du BAFM à l'animation de stages (désormais l'activité principale pour 45 % d'entre eux), tout en maintenant, pour 24 % d'entre eux, une activité de formation de BEPECASER.

Figure 20 : Activité principale des titulaires du BAFM, l'année du BAFM et en 2012

Parmi les activités que vous avez entourées dans le tableau, quelle était votre activité principale ?	Jeunes titulaires				Anciens titulaires			
	L'année précédant l'obtention du BAFM		L'année en cours		L'année suivant l'obtention du BAFM		L'année en cours	
TOTAL	83	100,0%	83	100%	162	100,0%	162	100%
n°1. Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation initiale	12	14,5%	32	38,6%	74	45,7%	39	24,1%
n°2. Formation d'enseignants de la conduite (BEPECASER) en formation continue		0,0%	8	9,6%	9	5,6%	7	4,3%
n°3. Formation de formateurs d'enseignants de la conduite (BAFM)		0,0%			1	0,6%	2	1,2%
n°4. Formation au concours des IPCSR		0,0%				0,0%		
n°5. Formation à la capacité de gestion		0,0%				0,0%		
n°6. Enseignement de la conduite (cours, leçon de conduite, RDV pédagogique AAC...)	54	65,1%	5	6,0%	33	20,4%	9	5,6%
n°7. Animation de stages de sensibilisation à la sécurité routière	1	1,2%	21	25,3%	16	9,9%	73	45,1%
n°8. Animation /intervention en entreprise, milieu scolaire...	1	1,2%	3	3,6%	2	1,2%	2	1,2%
n°9. Conception d'outils pédagogiques ou de prévention édités/diffusés		0,0%				0,0%	1	0,6%
n°10. Ingénierie de formation		0,0%				0,0%	1	0,6%
n°11. Exploitation d'un centre de formation / école de conduite	8	9,6%	9	10,8%	8	4,9%	7	4,3%
n°12. Directeur pédagogique d'un centre de formation / école de conduite	2	2,4%	3	3,6%	4	2,5%	4	2,5%
n°13. Inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR)		0,0%			4	2,5%	5	3,1%
n°14. Délégué au permis de conduire et à la sécurité routière		0,0%				0,0%	2	1,2%
n°15. Coordination pédagogique BEPECASER		0,0%				0,0%	1	0,6%
n°16. Autre activité de jury (BAFM...)		0,0%				0,0%		
Autre	3	3,6%			5	3,1%	4	2,5%
Nsp	2	2,4%	2	2,4%	6	3,7%	5	3,1%

Source : Enquête INSERR 2012

Conditions d'emploi

Si les « anciens » titulaires se répartissent équitablement entre le statut de salarié et celui d'indépendant (ou exploitant, gérant, auto-entrepreneur...), les « jeunes » titulaires du BAFM sont en majorité salariés (60,2 % d'entre eux), le plus souvent en contrat à durée indéterminée (pour 50,6 % des « jeunes » titulaires).

Chez les « jeunes » titulaires, le statut de salarié est largement majoritaire chez ceux déclarant l'activité de formateur d'enseignants de la conduite (en activité principale) alors que les travailleurs indépendants sont majoritaires en cas d'activité principale d'animation de stages PAP. Cela se vérifie moins chez les « anciens » titulaires qui sont, quelle que soit l'activité principale, presque aussi souvent salariés qu'indépendants (ce dernier statut est tout de même majoritaire parmi les animateurs de stages PAP).

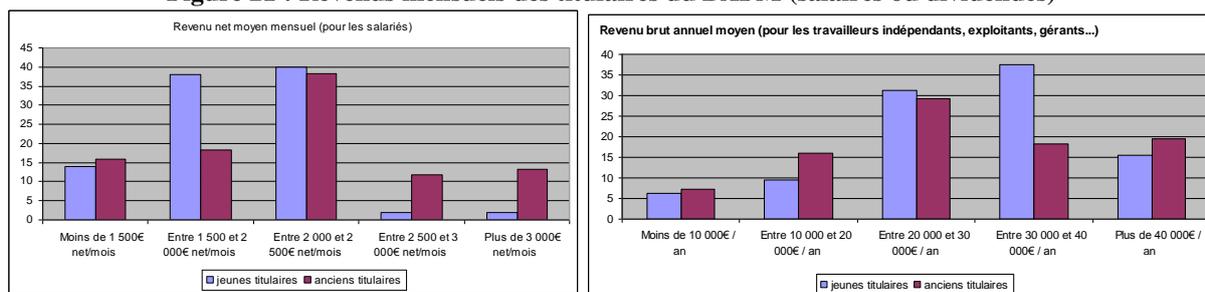
Par rapport aux enquêtes précédentes de 1998 et 1993, la part de l'activité salariée s'est réduite au profit de statut d'indépendants et surtout d'exploitants (21,9 % d'exploitants en 1998 et 35,0 % en 1993). La création du statut d'auto-entrepreneur (par la loi de modernisation de l'économie d'août 2008) a dû fortement y contribuer. La question n'était pas directement posée en 2012, mais il ressort de l'enquête de 1993 qu'une part importante (41,7 %) de titulaires exerçait à temps partiel, « certainement parce que leur activité principale formation initiale des

enseignants) ne s'étale actuellement que sur 6 mois pour le BEPECASER (tronc commun) ce qui les oblige à se diriger vers d'autres activités complémentaires » (DSCR, 1993, annexe, p.18). La part des BAFM à temps partiel est moindre en 1998 (environ 20 %) mais la question incluait aussi les 13,7 % de titulaires du BAFM au chômage. L'étude du LEST et du CEREQ de 2007 rapporte que les titulaires du BAFM sont plus souvent employés à temps partiel et sur des contrats plus souples (CDD, vacataires) que les titulaires du BEPECASER. Ils sont aussi plus fréquemment sur plusieurs établissements (Bouteiller, 2007, p.46). En 2012, ils sont globalement 9 % à être en CDD. Nous ne savons pas quelle est le degré d'occupation des BAFM indépendants (temps complet ou partiel).

En lien avec leur activité principale (formateurs BEPECASER *versus* animateurs de stages PAP), les « jeunes » titulaires exercent plus fréquemment en centre de formation (pour 56,6 % d'entre eux) puis, pour 19,3 % d'entre eux, soit en école de conduite, soit en centre de permis à points. Les plus anciens sont pour un tiers d'entre eux en centre de formation (35,8 %) et un autre tiers en centre permis à points (34 %).

En termes de salaire (pour les salariés), la plupart des titulaires du BAFM gagnent entre 2 000 et 2 500 € nets/mois, les jeunes se situant également fréquemment dans la tranche inférieure (entre 1 500 et 2 000 € nets/mois). La moyenne approximative⁷⁸ de leur salaire serait de 1 970 € nets/mois pour les jeunes titulaires et 2 200 € pour les plus anciens. Actuellement, le salaire mensuel moyen des Français est estimé à 2 082 € nets par mois dans le secteur privé et les entreprises publiques en France, selon une étude du ministère du Travail menée en 2010⁷⁹. Pour les non-salariés, la répartition est plus homogène et les jeunes semblent gagner plus que les plus anciens (moyenne mensuelle – approximative – de 2 435 € bruts⁸⁰/mois contre 2 275 € pour les plus anciens). L'analyse croisée de la rémunération, avec l'activité principale, laisse apparaître que les « anciens » titulaires dont l'activité principale est la formation des enseignants (tronc commun) gagnent légèrement plus que ceux qui pratiquent principalement l'animation de stages PAP. Ce n'est pas le cas pour les « jeunes » titulaires (moins nombreux dans l'enquête) pour lesquels l'activité d'animation de stages PAP est plus lucrative, aussi bien en salaire qu'en revenu annuel moyen.

Figure 21 : Revenus mensuels des titulaires du BAFM (salaires ou dividendes)



Source : Enquête INSERR 2012

La comparaison avec les précédentes enquêtes est délicate car les questions n'étaient pas les mêmes (salaire brut ou net, question ouverte ou fermée). Denis Dugué relève tout de même une hausse des salaires les plus élevés entre 1993 et 1998, interprétée comme la conséquence du taux important de non réponse en 1993 (27,6 %), ou de l'exercice de nouvelles activités, comme le permis à points, qui ont l'augmentation de la proportion des salaires supérieurs à 15 000 F. Il retrouve parmi les gros salaires davantage d'animateurs de stages PAP (Dugué, 1999b, pp.17-18). L'enquête de 2007 n'a pas permis de relever de façon systématique les

⁷⁸ Le questionnaire proposait des tranches de salaires ou revenus et non leur déclaration exacte. Le salaire moyen et les revenus moyens sont donc estimés à partir de la moyenne pour chaque tranche.

⁷⁹ « Les salaires par secteur et par branche professionnelle en 2010 », DARES Analyses, N°074, octobre 2012 (<http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/2012-074.pdf>)

⁸⁰ Revenu brut annuel moyen (bénéfice net commercial, dividendes, suivant votre statut)

salaires des titulaires du BAFM et les sept déclarations recueillies auprès de responsables de CFM, parfois eux-mêmes BAFM, sont assez variables (de 1 700 € nets à 3 000 € nets) et semblent surtout dépendantes de l'activité réelle du mois et de la diversité des activités (Bouteiller, 2007, p.49).

Notre comparaison, à manier avec prudence, des salaires déclarés dans les enquêtes de 1993, 1998 et 2012 laisse apparaître une hausse de la catégorie intermédiaire des salaires des titulaires du BAFM, au détriment des salaires les plus élevés.

	1993 (salaire brut mensuel)	1998 (salaire net mensuel)		2012 (salaire net mensuel)
< 8 000 F	20,5%	13,7%	< 1 500€	15,6%
8 000 à 15 000 F	56,8%	56,2%	1 500 à 2 500€	67,2%
> 15 000F	22,7%	30,1%	> 2 500€	17,2%
total	100,0%	100,0%		100,0%

Figure 22 : Comparaison des salaires déclarés par les titulaires du BAFM en 1993, 1998 et 2012

Note : 26,7 % de non-réponses dans l'enquête de 1993 (3,2 % en 2012).

Sources : Enquête DSCR, 1993 ; enquête Denis Dugué, 1998 ; Enquête INSERR, 2012.

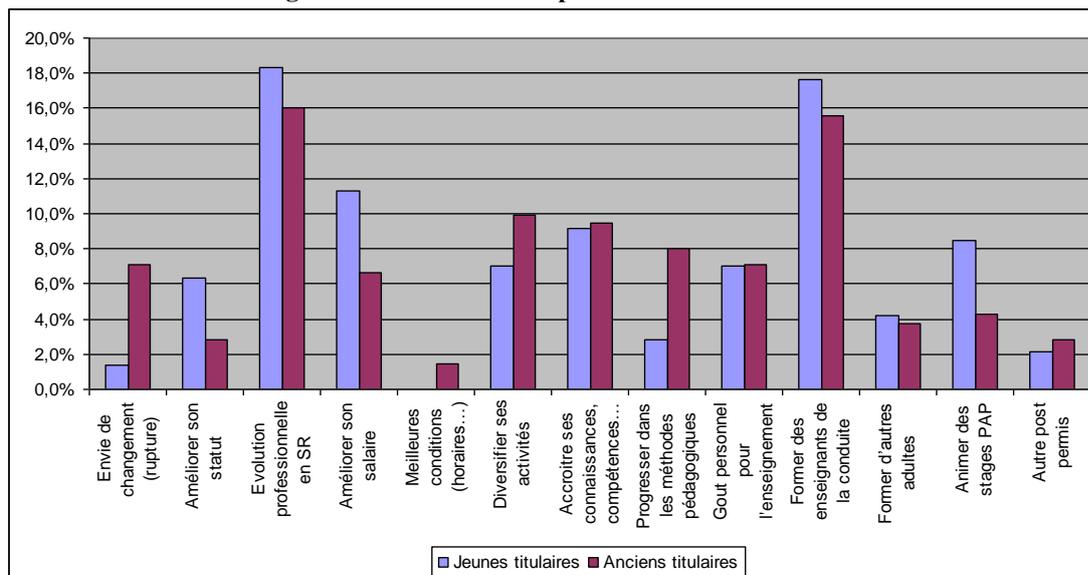
Dans l'enquête de 2012, interrogés sur leur évolution de ressources, les deux tiers des jeunes titulaires estiment que leur niveau de revenu moyen est en progression depuis l'obtention du BAFM et qu'il est constant pour un autre tiers ; les anciens titulaires sont plus partagés : 37 % le voient en progression, 44 % constant et jusqu'à 15 % en baisse. Ces derniers sont également proportionnellement plus nombreux à ne pas être satisfaits de leurs activités actuelles (voir ci-après).

Motivations et représentations sur la profession

Par rapport à la situation actuelle rapportée ci-dessus, quels étaient les projets des titulaires du BAFM et quels sont ceux des futurs titulaires ? Sont-ils en adéquation avec leur situation actuelle ? Que leur a apporté le BAFM ? Tous les participants à l'enquête de 2012 ont été interrogés dans ce sens, essentiellement sous forme de questions ouvertes.

Si globalement, les titulaires du BAFM interrogés en 2012 évoquent principalement des motivations liées à l'évolution professionnelle (évolution de carrière, de salaire ou diversification des activités) et la volonté d'accéder au domaine de la formation des moniteurs, ils évoquent aussi fréquemment un désir d'accroître leurs connaissances, leurs compétences ou encore leurs méthodes pédagogiques.

Figure 23 : Motivations à passer l'examen du BAFM en 2012



Source : Enquête INSERR 2012

Pour tous, passer le BAFM est une évolution logique pour rester dans le domaine de la sécurité routière. La motivation liée à la sécurité routière est rarement évoquée seule (« œuvrer pour la sécurité routière », « envie d'avoir à sa disposition des leviers supplémentaires pour agir en faveur de la sécurité routière »), mais elle est parfois très explicite et justifie le choix du BAFM, comme par exemple : « allier l'intérêt que je porte à la formation pour adultes, à la sécurité routière qui représente, pour moi, un des aspects concrets du "vivre ensemble" », « améliorer la sécurité routière et former des moniteurs plus sensibles à cela ».

Ils sont également nombreux à vouloir enseigner ensuite aux futurs BEPECASER. Parfois annoncent-ils aussi un désir de faire évoluer cet enseignement (qu'ils ont eux-mêmes connu) : « améliorer la formation des futurs enseignants », « former des enseignants, des vrais, capables de former des conducteurs, des vrais et pas des automates et des robots ». Un fort désir d'enseigner (« une passion dévorante pour l'enseignement »), de former des adultes (aussi en réaction à la formation initiale des jeunes conducteurs) ressort de cette analyse. La question de l'enseignement est intéressante car, alors qu'ils ont le titre d'« enseignants de la conduite », plusieurs évoquent le souhait d'enseigner ou de « mieux » enseigner, d'enseigner « autrement ». Cela traduit peut-être aussi la volonté de ne plus être uniquement en voiture en tant que moniteur.

En matière de conditions de travail, ils sont nombreux, surtout chez les plus jeunes, à espérer un meilleur salaire et améliorer leurs conditions de travail (en réaction à celles des enseignants de la conduite). Cette requête est visée aussi à travers la diversification de leurs activités. Une différence nette apparaît entre les plus anciens qui s'inscrivent en rupture avec leur emploi précédent d'enseignants de la conduite (« saturation de l'activité d'enseignant », « casser la routine ») et les plus jeunes qui souhaitent améliorer leur statut, social ou professionnel (« avoir un statut plus élevé », « formaliser un statut », « valorisation professionnelle », « reconnaissance personnelle »).

Autre différence, les jeunes titulaires revendiquent plus largement le fait de passer le BAFM pour animer des stages, surtout dans le domaine du permis à points. Cette modalité, qui est rarement exprimée comme motivation unique, est souvent explicitement associée soit à la motivation financière (par exemple : « la formation des formateurs au niveau professionnel ; les stages de sensibilisation à la sécurité routière au niveau financier. »), soit à d'autres activités de sécurité routière (formation de moniteurs, formation en entreprise).

De façon assez inattendue, de nombreux titulaires du BAFM signalent avoir voulu passer ce diplôme « pour accroître ses connaissances », ses compétences, « progresser dans les

méthodes pédagogiques »... mais sans forcément associer cet examen à un projet professionnel précis.

En comparant ces motivations à leurs activités actuelles, on peut constater un premier décalage car les « jeunes » titulaires pratiquent encore fréquemment leur activité précédente à savoir soit l'enseignement de la conduite, soit l'exploitation d'un centre de formation ou d'une école de conduite. Le souhait des plus « jeunes » d'accéder à la formation des moniteurs est réalisé, alors que les plus « anciens » ont continué d'évoluer vers d'autres activités. La place de l'animation de stages PAP dans les activités actuelles des « anciens » titulaires semble plus importante que leurs souhaits initiaux : n'ont-ils pas souhaité déclarer cette motivation à l'animation de stages PAP ? Est-ce pour beaucoup un projet décalé dans le temps, en particulier chez les plus anciens ? Ces aspects soulèvent la question du choix de l'activité principale : est-elle volontaire ou subie ?

Interrogés sur leurs projets professionnels dès l'obtention du BAFM (par rapport à une liste d'items), les candidats de la session 2011 annoncent massivement vouloir pratiquer la formation de moniteurs (à 83,3 %) mais également l'animation de stages PAP (71,2 %). L'animation en entreprise ou en milieu scolaire vient ensuite pour 54,5 % d'entre eux, puis, sont cités, par 20 à 25 % des candidats, les projets professionnels de formateur de futurs BAFM, formateur de formateurs d'autres adultes, coordinateur pédagogique, concepteur d'outils pédagogiques ou de prévention, mais aussi enseignant de la conduite (cours, leçon de conduite, RDV pédagogiques AAC...) ou encore exploitant ou directeur pédagogique d'un centre de formation ou d'une école de conduite. Ils souhaitent avant tout conserver une diversité d'activités puisqu'ils en citent 3,7 en moyenne.

Au-delà de ces motivations et projets professionnels, les titulaires du BAFM sont-ils désormais satisfaits de leur situation ? « Oui » pour 8 à 9 titulaires sur 10, aussi bien « tout à fait satisfaits » que « plutôt satisfaits ». Les « anciens » titulaires le sont plus souvent que les jeunes. On compte parmi ces derniers 3,6 % de « pas du tout satisfaits », aucun chez les anciens. Les « jeunes » titulaires qui trouvent que leurs activités ne sont pas en adéquation avec leurs attentes évoquent la difficulté à trouver un emploi surtout de formateurs de moniteurs, voire d'animation de stages PAP. Pour les « anciens », en dehors des cas de lassitude et d'usure professionnelle, c'est aujourd'hui le PAP qui semble le plus souvent les décevoir : d'une part parce qu'ils estiment en faire trop au détriment de la formation de moniteurs, mais aussi du fait de l'évolution des conditions de travail dans ce secteur (« conditions financières moins intéressantes au fil des années pour les stages de sensibilisation », « pressions des organismes gérant les stages », « stages "permis à points" de plus en plus difficiles à gérer de par l'agressivité et la rébellion des stagiaires »). Entre souhaits initiaux, activités réelles et attentes, les écarts sont pour certains importants.

Dans son mémoire, Denis Dugué avait par ailleurs creusé la question des désirs de changement des titulaires du BAFM en 1993 et 1998.

Aux titulaires du BAFM interrogés en 1993, il était demandé s'ils envisageaient d'élargir leurs activités actuelles : si oui, lesquelles ; si non, pourquoi. Les trois quarts évoquaient ce désir, souvent pour un développement de leurs activités vers le secteur des entreprises puis, moins fréquemment, des projets de formation à l'attention d'autres publics (candidats BAFCRI, jeunes à travers l'ASSR, enseignants de la conduite en formation continue). Ceux qui ne souhaitaient pas ce changement « estim[ai]ent que leurs activités actuelles [étaient] déjà suffisamment larges pour ne pas les élargir au risque de s'éparpiller et de moins bien maîtriser les actions de formation habituelles » (DSCR, 1993, p.27). Denis Dugué ne rapporte pas ou peu de volonté de changement chez les titulaires du BAFM interrogés en 1998 :

« globalement les formateurs semblent satisfaits de leur sort et ne comptent pas changer dans l'avenir de profession ». Ceux qui souhaitaient changer le justifiaient plus pour des raisons matérielles que morales (Dugué, 1999b, p.25).

Cette satisfaction apparente n'exclut cependant pas des revendications en termes de formation continue et en termes de réforme du diplôme. C'est souvent pour l'un ou l'autre de ces motifs que les titulaires ont été interrogés et sollicités dans les études passées.

Conclusion : problématiques actuelles du métier

Quel regard portent les formateurs et les autres professionnels rencontrés sur les activités des titulaires du BAFM ? Est-il cohérent avec ce que rapportent ces mêmes titulaires au travers des questionnaires et des commentaires libres ? Les problématiques qui reviennent portent sur : la nécessaire diversité des activités des titulaires du BAFM, le problème de la reconnaissance de ce métier (et de son diplôme) et, abordée surtout par les responsables des CFM, la question de la pénurie de titulaires du BAFM. Mais le débat actuel le plus vif porte sur l'animation de stages PAP : activité complémentaire ou concurrente de la formation d'enseignants de la conduite ?

La diversité actuelle des activités des titulaires du BAFM

Même si le sigle B.A.F.M. renvoie à l'activité de formation d'enseignants de la conduite (« moniteurs »), la diversité des activités des BAFM est revendiquée par tous. En 2007, Jacques Bouteiller rapporte qu'elle est même un critère de rentabilité pour les CFM qui emploient des BAFM ou pour les formateurs eux-même : la « polyvalence » des formateurs est « l'outil d'ajustement » pour l'activité des CFM, l'emploi du BAFM sera rentabilisé soit en présence d'un grand nombre de stagiaires, soit en cas de diversité des activités du centre (Bouteiller, 2007).

Actuellement, dans la présentation qui est faite du diplôme du BAFM, les centres de formation valorisent un peu différemment ce métier.

Certains placent ce diplôme dans la lignée des autres titres professionnels de l'enseignement de la conduite :

*Le B.A.F.M est un diplôme réservé aux enseignants de la conduite désireux d'accroître leurs domaines de compétence. Il permet notamment de former les futurs enseignants de la conduite.*⁸¹

En insistant parfois sur le positionnement du titulaire BAFM au cœur de ce milieu professionnel :

*Les titulaires du B.A.F.M. jouent un rôle important dans l'éducation routière en France. En effet, ils sont au sommet du système de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. La qualité de leur enseignement a donc une influence importante sur les prestations éducatives des enseignants de la conduite et par conséquent sur le comportement du conducteur. Leur rôle s'est élargi depuis quelques années. Ainsi, ils contribuent également à la mise en place de la politique de sécurité routière. Ils interviennent aussi dans la formation pré et post-permis du conducteur. Ils sont partie prenante dans les actions de recyclage des enseignants de la conduite. Ces tâches diverses exigent des connaissances étendues, mais aussi des capacités d'adaptation à des types de formation, à des publics différents.*⁸²

D'autres listent plus simplement les différentes activités qui, comme on l'a vu, sont ouvertes aux titulaires du BAFM :

LES ACTIVITES DES ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE TITULAIRES DU BAFM SONT :
- La formation initiale des enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière

⁸¹ http://www.autoecole-cefr.fr/formations_pro/formateur_moniteur.html

⁸² <http://www.lorrainesecuriteroutiere.com/>

- La formation continue des enseignants de la conduite
- Des actions de prévention en entreprises, en milieu scolaire
- L'animation des stages destinés aux conducteurs responsables d'infractions.⁸³

Ou encore, en ajoutant les activités suivantes :

Les activités du formateur se développent et évoluent en fonction de la politique de Sécurité Routière qui privilégie de plus en plus les actions de formation et de prévention, notamment vers les conducteurs titulaires du permis de conduire :

(...)

- Conception d'outils pédagogiques
- Mise en place et encadrement de dispositifs de formation et d'équipes pédagogiques.⁸⁴

Soulignons que la formation continue des enseignants de la conduite est très attendue par les titulaires du BAFM qui considèrent être particulièrement bien placés pour la prendre en charge. Plusieurs centres de formation annoncent cette activité dans leur catalogue mais la demande est encore faible. Les professionnels restent dans l'attente d'une réforme avec par exemple une obligation de formation continue tous les 5 ans pour les enseignants de la conduite.

La diversité des activités des titulaires du BAFM, notamment en dehors des activités de sécurité routière, suppose la reconnaissance de ce titre au-delà de ce milieu professionnel.

La reconnaissance du diplôme du BAFM

C'est également une revendication classique des titulaires du BAFM, qui les pousse à faire des propositions de changement radical de l'examen et du diplôme (comme nous le verrons dans la dernière partie de ce rapport).

Voici quelques extraits choisis dans les commentaires libres des titulaires du BAFM :

J'attends avec impatience le moment où il sera rendu facile pour un BAFM (en pratique et pas seulement en théorie), de rentrer dans une entreprise pour faire du risque routier ou d'avoir accès facilement au milieu scolaire.

Il serait temps de donner une vraie valeur et une vraie reconnaissance à ce diplôme et à notre travail. Nous n'existons nulle part : pôle emploi, INSEE...

Le monde de la sécurité routière et donc la filière BAFM, est trop fermé aux autres sphères de l'automobile. Il n'est donc pas pris au sérieux car trop d'intervenants "dûment" diplômés enseignent aux autres une activité qu'ils ne connaissent pas ou très peu.

Le BAFM n'est pas reconnu en termes de qualification et sur le terrain, nous ne sommes parfois pas plus reconnus qu'un enseignant de la conduite. En tant que jeune diplômée, mes activités ont peu évolué ainsi que mon salaire. Vu les sacrifices faits lors de la préparation de cet examen, je m'interroge aujourd'hui sur l'intérêt de l'avoir fait !

Une revalorisation du niveau de qualification du BAFM est indispensable. Les titulaires du BAFM devraient systématiquement faire parti de l'encadrement de l'entreprise qui les emploie. Les niveaux de salaire sont également insuffisants compte tenu du niveau de compétence requis.

(Enquête INSERR, commentaires libres, 2012)

Animation de stages versus formation des enseignants

A travers les études menées dans les années 1990, on constate que l'activité des titulaires du BAFM s'orientait (et cherchait à s'orienter) vers les activités en entreprise, en double activité avec la formation des moniteurs. Aujourd'hui, l'activité à la fois complémentaire mais aussi concurrente est l'animation de stages PAP.

⁸³ <http://www.lyreformation.com/bafm/>

⁸⁴ http://www.efcaser.org/detail_type.php?id=1

Les titulaires du BAFM commentent abondamment la problématique de l'animation de ces stages :

Un entretien concernant les motivations de chacun ne serait pas superflu, vu le grand nombre de stagiaires BAFM rencontrés et ayant pour unique but de faire des stages de sensibilisation à la sécurité routière plutôt que de la formation d'enseignants de la conduite.

Redonner au BAFM la qualification essentielle de cet examen à savoir, la formation initiale et continue des enseignants de la conduite et non pas uniquement l'animation des stages "permis à points".

Je pense que le métier de BAFM (F.M. = formateur de moniteurs) n'existe plus et qu'il est devenu presque exclusivement le brevet d'aptitude à animer des stages de sensibilisation à la sécurité routière et cela me désole. Le permis à points a tué le BAFM.

Examen détourné de son objet par l'explosion du business PAP

Beaucoup de personnes s'orientent vers le BAFM afin d'accéder à l'animation permis à points sans réelle "philosophie sécurité routière".

(Enquête INSERR commentaires libres, 2012).

Avis des responsables de CFM sur l'animation de stages

Les professionnels des centres de formation interrogés par téléphone dans le cadre de l'enquête sur la préparation de l'examen évoquent des difficultés de travail avec les titulaires du BAFM. La principale récrimination porte sur l'animation des stages de sensibilisation à la sécurité routière, activité qui détournerait de nombreux titulaires du BAFM de la formation des enseignants en CFM. Ainsi, plusieurs employeurs nous ont rapporté hésiter à former leurs enseignants de la conduite au BAFM avec le risque de les perdre ensuite (vers le PAP notamment) ; d'autres ont vécu cette situation. Est également rapporté le fait que certains BAFM, nouvellement diplômés, auraient attendu les 6 mois en CDD nécessaire pour acquérir la couverture maladie avant de partir du centre qui les avait embauchés, vers le PAP.

Autre critique : les titulaires du BAFM qui exercent à la fois la formation des enseignants et l'animation de stages dicteraient leurs conditions de travail aux CFM. A la fois au niveau salarial (le PAP semble avoir également tiré les salaires des titulaires du BAFM vers le haut) et plus largement avec des conditions de travail a priori plus favorables que pour les employés non titulaires de ce diplôme comme par exemple : dispensés de la gestion des plannings, mise à disposition d'une voiture, week-ends libérés pour pouvoir effectuer des stages PAP, etc. « Tous les BAFM font du PAP et imposent leurs conditions (tarif, statut et temps dévolu) aux centres qui les réclament pour la formation des BEPECASER ». Un responsable de CFM dit assister « à une dérive car le marché est très libéral ».

Spontanément, les formateurs opposent la formation d'enseignants de la conduite à l'animation de stages PAP. Ils jugent souvent qu'il est plus difficile d'accompagner des candidats au BEPECASER durant plusieurs mois que d'accompagner, pendant 2 jours uniquement, des stagiaires. Ce n'est « pas le même objectif de suivre des conducteurs pendant deux jours que d'accompagner un groupe sur plusieurs mois ». L'animation de stages est « plus rentable, moins stressante et sans obligation de résultat ». Ou encore : « L'animation de stages est recherchée car elle ne nécessite pas autant de travail à la maison que la formation de BEPECASER ». Certains vont jusqu'à dire que « le PAP tue le BAFM ». En tout état de cause, ces deux activités sont en concurrence (« difficile de rivaliser contre les revenus obtenus via le PAP »).

Mais des formateurs reconnaissent que l'activité de formation de BEPECASER est saisonnière et que l'animation de stages, en particulier dans le domaine du PAP, est donc nécessaire. Pour certains, il faudrait diversifier plus largement les activités des titulaires du BAFM dans le domaine de la formation et la gestion du risque routier pour éviter la « fuite vers le PAP ». Pour d'autres, il faudrait contraindre les titulaires du BAFM à exercer dans le

domaine de la formation des enseignants de la conduite, du moins un temps et avant de partir dans le domaine du PAP (voir discussion suivante sur la pénurie de titulaires du BAFM).

Pour mieux distinguer la filière de formation d'enseignants de la conduite de celle d'animation de stages PAP, certains professionnels en CFM (et ils sont plusieurs à le dire), demandent un retour à un diplôme du type du BAFCRI, dédié à l'animation de stages, ou une formation commune avec des options (option « animation de stages PAP » et option « formation de BEPECASER »). Pour quelqu'un, « il faut viser la formation de moniteurs dans la formation, car on peut faire du PAP avec cette formation, mais pas l'inverse ».

Le BAFCRI : le Brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions

Un arrêté du 25 juin 1992 créé un nouveau diplôme, délivré par le ministre chargé des transports (article 1) et arrête les modalités de participation aux épreuves (article 2), la composition du jury (article 4), les modalités des épreuves (article 5) et le programme (en annexe).

Comme pour le BAFM, deux séries d'épreuves sont prévues : des épreuves d'admissibilité (écrites) sur la réglementation de la circulation routière et sur des éléments d'accidentologie, de pédagogie et de psychologie ; une épreuve d'admission (orale) constituée d'un entretien destiné à évaluer l'aptitude du candidat à animer un groupe de stagiaires.

Le programme traite de la réglementation de la circulation routière (traités et conventions internationales, textes législatifs et réglementaires, notions de droit pénal) et d'éléments d'accidentologie, de pédagogie et de psychologie (voir détail en annexe).

Une seule session a été organisée en octobre 1992. D'après Denis Dugué, près de 1 500 personnes (titulaires du BEPECASER) ont été convoquées et 150 personnes environ ont été reçues. Ce diplôme spécifique a été créé parce que le ministère des transports s'inquiétait de ne pas trouver suffisamment de titulaires du BAFM (estimation de 280 formateurs à cette époque⁸⁵) lors de la mise en place des premiers stages de sensibilisation à la sécurité routière, pour assurer la co-animation de ces stages (Dugué, 1999a, pp.17-18).

90 des 150 titulaires du BAFCRI (soit 60 % d'entre eux) ont été formés à l'INSERR à l'animation de stages PAP.

Dans l'étude de Jacques Bouteiller sur les CFM, à la question de savoir si un diplôme intermédiaire entre le BEPECASER et le BAFM est nécessaire, les interlocuteurs évoquent d'emblée le BAFCRI, en lien avec le besoin de distinguer la formation des enseignants de la conduite et l'enseignant en contexte de post-permis. Les avis sont ensuite partagés sur le niveau de ce diplôme : est-il ou non suffisant pour l'orientation vers le permis à points ? Le fait d'avoir été organisé qu'une seule fois, en 1992, le rend ensuite peu crédible (Bouteiller, 2007, pp.138-140). Dans notre étude, pour les formateurs qui le connaissent, le BAFCRI propose finalement « un créneau entre le BEPECASER et le BAFM ». Ce serait un « bon intermédiaire entre le BEPECASER et le BAFM même s'il faut retravailler le contenu de ce diplôme ». En termes de contenu, si la plupart le trouve plus accessible que le BAFM, certains le jugent quasiment aussi difficile, sauf pour les aspects psychopédagogiques peut-être. S'il était réinstauré, d'un côté le BAFCRI pourrait apurer l'examen du BAFM des candidats qui ne souhaitent pas se destiner à la formation de moniteurs ; d'un autre côté, il risquerait de vider l'examen du BAFM faute de candidats intéressés par autre chose que le PAP.

⁸⁵ Soit l'ensemble des titulaires du BAFM depuis 1971, moins les retraités ou décédés et en estimant que seuls 70 % exercent réellement dans le secteur de la formation à la sécurité routière.

Pénurie de BAFM dans les CFM

De nombreux formateurs contactés dans le cadre de l'enquête téléphonique auprès des centres de formation, nous ont rapporté éprouver des difficultés à trouver des titulaires du BAFM, non seulement pour pouvoir assurer la formation des candidats au BAFM, mais plus largement, pour assurer la préparation des élèves BEPECASER. Les raisons évoquées à ces difficultés tiennent à l'instabilité des aides financières pour la formation BEPECASER qui ne permet pas de garantir chaque année cette formation et donc l'emploi des BAFM sur cette activité. Difficulté également à conserver les titulaires du BAFM et à les stabiliser dans le centre à travers un contrat de salarié. L'activité de formation des BEPECASER est saisonnière (6 mois dans l'année) et permet difficilement à l'employeur, de financer un titulaire du BAFM toute l'année et de lui garantir un salaire suffisant à l'année. Mais, comme indiqué précédemment, la principale récrimination porte sur l'animation des stages de sensibilisation à la sécurité routière qui complexifierait les conditions d'emploi en CFM et rendrait la formation de BEPECASER moins attrayante.

Dans l'enquête du LEST et du CEREQ de 2007, cette difficulté d'emploi de BAFM était déjà rapportée par les responsables des centres de formation et explicitement décrite comme « effet pervers » des stages PAP. Mais plusieurs responsables partageaient le sentiment que le marché du PAP allait se réguler et devenir moins rentable pour les titulaires du BAFM qui reviendraient alors à la formation de BEPECASER (Bouteillé, 2007, pp.39-40).

Soulignons tout de même que dans notre étude, quelques responsables de CFM (certes peu nombreux) ne semblent pas éprouver de difficultés à conserver les titulaires du BAFM dans leur centre, d'autant plus qu'ils les ont formés et à la condition de leur offrir des conditions de travail correctes. Ces centres proposent des activités diversifiées et en volume suffisant.

Faut-il alors former de nouveaux BAFM ? Certains responsables de centres de formation le demandent, d'autres estiment que le nombre de titulaires du BAFM est suffisant car en nommer de nouveaux signifie former des concurrents dans le domaine de la formation des enseignants de la conduite ; les autres activités sont trop réduites et « le marché est restreint » pour élargir encore le nombre de titulaires du BAFM.

Plusieurs responsables de CFM se demandent si, compte tenu des fortes exigences de l'examen, il n'existe pas une limitation volontaire du nombre de nouveaux titulaires du BAFM : « n'y a-t-il pas volonté politique de limiter le nombre de BAFM ? », « le BAFM est plus un concours qu'un examen » (Enquête INSERR auprès des CFM, 2012). Les candidats soulèvent aussi cette question : « Est-ce réellement un examen ? », « Vu les résultats, il serait plus judicieux d'appeler ça un concours », ou encore « Examen BAFM : concours déguisé ! » (Enquête INSERR, commentaires libres, 2012).

RECOMMANDATIONS : LES PISTES D'UNE REFORME

Cette dernière partie est le fruit de l'ensemble des éléments recueillis au cours de cette étude sur les possibilités d'évolution de la filière : la question des activités professionnelles est centrale car le diplôme validera des compétences adaptées à ces activités et la formation sera conçue pour préparer à ce diplôme et autant que possible à ces activités.

Le format du diplôme présenté dans cette partie doit prendre en compte le projet de réforme du BEPECASER et doit répondre au désir de reconnaissance formulé par tous. La proposition est plus ambitieuse que celle présentée dans la conclusion de la deuxième partie de ce rapport. Elle impliquera aussi une mise en œuvre plus longue et plus consultative. L'objet de cette étude n'était pas de fournir une réforme clef en main de la filière du BAFM mais bien de faire remonter les propositions qui émanent des professionnels rencontrés. Ces propositions ne constituent pas un ensemble immédiatement cohérent mais fournissent des pistes de réflexion. Charge ensuite à l'administration en charge de la sécurité routière et aux représentants de la profession de concevoir ce projet ambitieux.

Sont présentés tout au long de ce rapport et ci-après les points de vue des professionnels rencontrés : candidats, titulaires récents et titulaires plus expérimentés, parfois examinateurs, responsables de formations au BAFM mais aussi autres professionnels en CFM ou encore experts des métiers d'éducation routière.

C'est l'occasion de signaler l'accueil qui nous a été réservé tout au long de cette étude et l'intérêt porté par chacun à ce projet. Plusieurs commentaires libres du questionnaire soulignent ce fort intérêt, l'envie à minima de connaître les conclusions de cette étude et, pour certains, d'être associés aux évolutions de la filière. Pour compléter cette réflexion, un groupe d'expression, composés d'experts au profil varié mais provenant du champ de l'éducation routière, a été réuni sur la base de questions ayant trait au métier, à l'examen et à la formation (voir « Méthodes mises en œuvre dans cette étude »). L'ensemble des éléments recueillis et les propositions qui en émanent ont été examinés avec le comité de suivi.

Les questions actuelles provenant du terrain

Le manque de reconnaissance du diplôme est souligné par tous. Cela englobe son manque de visibilité au-delà du cadre technique de l'éducation routière et son absence d'équivalence⁸⁶.

La diversité des activités est à la fois une conséquence d'une situation économique fragile et l'intérêt propre de ce diplôme dans la profession, par rapport au diplôme initial d'enseignant de la conduite. Le titulaire du BAFM « est voué à la multitâche ». Il peut être à la fois formateur, animateur, expert, coordinateur pédagogique, préventeur, etc.

Plusieurs questions se poseront alors :

Actuellement, seules deux activités sont couvertes par la réglementation : la formation initiale des enseignants de la conduite et l'animation des stages PAP. Faut-il en prévoir d'autres ? Les experts consultés n'y sont pas favorables et partagent l'idée que la reconnaissance du diplôme ne doit pas passer par des activités réservées mais par la validation de compétences supplémentaires.

Le titulaire du BAFM devra-t-il acquérir toutes ces compétences dans ce seul diplôme ou devra-t-il les chercher par des formations complémentaires ?

Comment ces activités vont-elles s'articuler avec la réforme en cours du BEPECASER dans laquelle l'enseignant de la conduite devrait valider deux compétences principales : un premier

⁸⁶ Le BAFM bénéficie simplement d'une équivalence au baccalauréat pour le concours d'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière.

niveau sur la formation initiale du conducteur et un deuxième niveau sur l'animation de groupes. Quelles compétences supplémentaires seront nécessaires au titulaire du BAFM ? Sans doute faudra-t-il s'intéresser aussi aux fonctions et tâches administratives (réponse appel d'offres, constitution dossiers, recherche financements, management de projet) et au management d'équipes.

On l'a vu tout au long du rapport, la place de l'activité d'animation de stages PAP est au cœur des discussions car de nombreux candidats passent l'examen du BAFM uniquement dans la perspective de s'inscrire ensuite à la formation obligatoire des animateurs de stages PAP et ne feront jamais ou que très rarement de la formation de BEPECASER comme le sanctionne l'examen et le diplôme. D'un autre côté, l'animation de stages PAP contribue le plus à la diversification des activités et au revenu des titulaires du BAFM. La question qui demeure concerne l'articulation entre le ou les formations nécessaires, le ou les diplômes et leur préparation.

Cette diversité des activités pose la question du cœur de métier des titulaires du BAFM. Il ressort des réflexions qu'ils sont ou devraient être avant tout des formateurs (qui ont la capacité de transmettre) mais également des spécialistes de l'éducation routière (ce qui valide l'idée selon laquelle il serait impossible d'être formateur sans connaître le domaine d'activité). Il s'agirait du cœur de métier visé à minima par l'examen.

Par rapport à l'évaluation actuelle, la modification fondamentale serait de raisonner non plus en termes d'examen mais en termes de parcours de formation. Cela répondrait aux demandes d'allongement de la formation, d'une réelle alternance (permettant à la fois la formation et le maintien de l'activité professionnelle) et de meilleure gestion de la diversité des activités et des compétences visées.

Plusieurs questions subsistent : quel serait le niveau d'accès aux épreuves ? il y aurait-il une dispense possible ? si oui, dans quelles conditions ? comment recourir à la VAE ?

La formation sera fonction des choix retenus au niveau de la forme et du contenu de l'examen. Elle nécessitera de prévoir des critères précis pour les organismes ou autres structures de formation, pour les profils des intervenants, etc.

Les différentes formations ouvertes aux titulaires du BAFM devront être mises en cohérence (au minimum celle relative au nouveau BEPECASER avec celle relative à l'animation de stages PAP).

Les titulaires du BAFM manifestent aussi des attentes en termes de formation continue et d'échanges de pratiques. Certains parlent de développer l'analyse des pratiques comme celle pratiquée à Lambesc (Université de Provence) ou dans quelques CFM. Elle suppose aussi la constitution d'un réseau de formateurs BAFM.

Les pistes d'une réforme de la filière

En 1998, les formateurs interrogés via le fichier de l'Association nationale des formateurs de moniteurs (ANFM) étaient à 80 % favorables à une réforme « de l'actuel BAFM », ce pourcentage démontre « le caractère dynamique des intéressés » (Dugué, 1999b, p.25). Dans l'étude de 2007 auprès des centres de formation de moniteurs, l'exigence d'une reconnaissance de niveau du BAFM par l'Education nationale est sans doute le point le mieux partagé par l'ensemble des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête (Bouteiller, 2007, p.141). Et les différentes études présentées dans la revue de questions ont quasiment toutes été menées dans une optique de réforme de la filière. Le projet est donc ancien et plutôt partagé par les professionnels du secteur.

Le projet de diplôme d'études supérieures sur la conduite automobile et les transports (DESCAT), préparé entre 1994 et 1996, est le plus élaboré et le plus abouti des projets de

reformé proposés⁸⁷. Celui à construire aujourd'hui pourra s'en inspirer, tout en étant éventuellement moins ambitieux et en tenant compte des contraintes actuelles (notamment du milieu universitaire) et du contexte du prochain titre professionnel d'enseignant de la conduite.

Ce titre à venir pose immédiatement la question du niveau du nouveau diplôme du BAFM.

Si le titre professionnel d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière est placé au niveau III (équivalent Bac+2) et qu'il est coutume de dire que leurs formateurs doivent se situer à deux niveaux supplémentaires, le BAFM serait alors un diplôme de niveau II, équivalent à un Bac+4.

Tous les titulaires du BAFM contactés dans le cadre de notre enquête par questionnaire ont été interrogés sur le niveau attendu pour le BAFM :

Figure 24 : Avis sur le niveau de qualification du BAFM

En cas d'évolution de l'examen, à quel niveau de qualification le BAFM devrait être reconnu selon vous ?	jeunes titulaires		anciens titulaires		total	
	Nr	%	Nr	%	Nr	%
TOTAL	83	100,0	162	100,0	245	100,0
Bac + 1	1	1,2	3	1,9	4	1,6
Bac + 2	11	13,3	19	11,7	30	12,2
Bac + 3	27	32,5	65	40,1	92	37,6
Bac + 4	22	26,5	44	27,2	66	26,9
Bac + 5	18	21,7	22	13,6	40	16,3
Nr	4	4,8	9	5,6	13	5,3

Source : Enquête INSERR 2012

Si on exclut les non-répondants, un titulaire du BAFM sur quatre espère aujourd'hui un diplôme à un niveau bac+3 et un sur trois à bac+4. Les « jeunes » titulaires sont plus nombreux à vouloir une reconnaissance à bac+5 et en contrepartie, moins favorables à un bac+3.

Qui sera en charge de la formation des futurs BAFM ?

Dans les discussions, un consensus se dégage pour une double participation à la formation des futurs BAFM : des organismes professionnels spécialistes de l'éducation routière pour les aspects pratiques et professionnels de la formation et des organismes de formation universitaires ou de formation professionnelle type CNAM pour les aspects théoriques généralistes. Les raisons sont multiples : d'une part, « la profession ne pourra pas assumer entièrement le niveau théorique relevé », d'autre part, pour une meilleure reconnaissance du diplôme, il faut « extraire ce cursus du monde de l'auto-école ». Cette co-organisation assurerait le maintien des exigences théoriques avec des exigences pratiques fortes.

Vers quels organismes se tourner pour les aspects théoriques ?

La diversité des universités et leur indépendance posent désormais le problème du manque d'homogénéité. Le secteur de l'éducation routière est par ailleurs multidisciplinaire et doit trouver des équivalences au sein des formations universitaires plus généralistes. La discipline la plus proche reste « les sciences de l'éducation ».

Un organisme unique du type du CNAM⁸⁸ présente l'avantage d'être à la fois adapté aux personnes en activité professionnelle et de proposer des structures d'accueil délocalisées en

⁸⁷ 15 personnes au moins ont travaillé sur ce projet de nouveau cursus, membres du CNAM ou de l'ANFM. Pour ces derniers, « il fallait concevoir une analyse de l'activité des enseignants de la conduite et de celle des formateurs, puis dégager les tâches et les compétences d'un formateur de moniteurs, les relier avec des objectifs et des contenus disciplinaires et enfin trouver un lien avec les unités de valeurs du CNAM » (Savignac, 1997).

⁸⁸ Dans le projet DESCAT, le CNAM avait été retenu car présentant l'avantage d'être reconnu comme premier organisme de la formation continue en France et d'enseignement supérieur, avec des enseignements relevant du fondamental mais orientés sur des applications et des modalités d'enseignement adaptées aux personnes en activité.

France. L'idée d'une école nationale (type INSERR) pour assurer ces enseignements théoriques serait envisageable si l'Etat maintient son engagement dans ce diplôme⁸⁹.

Pour les aspects plus spécifiques aux risques routiers (enseignement théorique et pratique), le secteur privé et spécialisé des centres de formation de moniteurs (ou autres instituts privés qui respecteraient un cahier des charges), sous convention avec l'organisme de tutelle, pourrait en assurer la charge.

Les propositions présentées ici se basent ensuite sur le principe d'une formation sous forme d'un cursus validé par des unités de valeur (UV) capitalisables. Un tronc commun serait constitué des matières destinées au cœur de métier des futurs titulaires du BAFM. Des options permettraient de gérer les activités complémentaires. Le délai de la préparation serait adaptable aux contraintes professionnelles des candidats.

Quel pourrait être le contenu des enseignements ?

Pour la théorie, le ou les organismes généralistes seraient en charge des matières généralistes fondamentales : droit, physiologie, psychologie seraient les matières minimales. De notre point de vue, le projet du DESCAT était trop exigeant en termes de disciplines généralistes.

Le principe retenu est plutôt de privilégier des UV dans des disciplines universitaires existantes que de développer des enseignements universitaires spécialisés en sécurité routière, à l'exception de la licence déjà existante à Lambesc (Université de Provence) dont la place serait à définir.

Les matières spécialisées théoriques traiteraient de la réglementation routière, l'accidentologie et la sécurité routière.

Un module d'enseignement pratique serait aussi à concevoir.

Le programme comporterait à la fois des disciplines générales et professionnelles (les deux étant étroitement liées) ainsi que des stages pratiques obligatoires (d'une durée à déterminer) et réalisés dans les centres de formation de moniteurs.

TRONC COMMUN (<i>formateur de d'enseignants de la conduire</i>)		
Matières généralistes fondamentales	Théorie spécialisée (modules spécifiques)	Pratique
droit, physiologie, psychologie	réglementation routière, accidentologie, sécurité routière	enseignement pratique et stage obligatoire

Potentiellement, trois acteurs différents pourraient intervenir dans la préparation de chacun des certificats. Mais maintenir un enseignement supérieur pour les matières générales fondamentales garantit le niveau et la reconnaissance du diplôme et l'ensemble des matières à visée professionnelle pourrait être assuré par les mêmes organismes professionnels, sous contrôle et agrément d'une instance à définir.

Quel serait l'organisme coordinateur, responsable aussi de la délivrance du diplôme ?

Cet organisme serait aussi chargé de veiller à l'unité des enseignements, y compris dans le secteur privé professionnel.

Le CNAM et les universités dépendent du Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche. Le ministère en charge de la sécurité routière est désormais le Ministère de l'intérieur. Faut-il prévoir une double tutelle comme dans le cadre du DESCAT : coordination et délivrance du diplôme par le CNAM, partenaire d'un institut ad hoc auquel les

⁸⁹ Mais cette option avait été vivement critiquée dans le projet de réforme de la DSCR de 1993-1994, projet dans lequel cet institut avait le monopole de l'ensemble de la formation.

établissements privés agréés auraient été affiliés, et conditions fixées par arrêté conjoint du ministère des transports et du ministère de l'éducation nationale ?

Avec quel système de validation du cursus ?

Tenant compte des nombreuses remarques recueillies dans le cadre de cette étude, le système de validation des acquis devra combiner des épreuves théoriques en plus d'épreuves pratiques, reprenant en partie celles déjà existantes dans le cadre de l'actuel examen du BAFM.

1/ Un entretien, pour tester les motivations professionnelles ?

La question a été posée à de nombreuses reprises par les responsables de formation et les examinateurs, sans faire consensus. Faut-il plutôt des critères objectifs de sélection à l'entrée (voir ci-après) ?

2/ Une épreuve écrite en sécurité routière, à visée professionnelle (par exemple une étude de cas) pour vérifier les compétences rédactionnelles, de réflexion, de logique, etc. ainsi que les connaissances requises.

Aucune possibilité de dispense de ces épreuves écrites : tous les professionnels rencontrés s'accordent sur ce point. Mais la VAE permettrait de faire accéder à cet examen des personnes n'ayant pas les pré-requis (voir ci-après).

3/ Deux épreuves pratiques : une épreuve en salle pour valider les compétences en matière de formation, d'animation, de communication et une épreuve en véhicule (type « critique » de leçon ou « entretien conseil »).

4/Pour ou contre un mémoire ?

Les opinions réunies y sont plutôt favorables car, même si la mémoire a été retiré de l'évaluation du BEPECASER, il est ici justifié par rapport au niveau de diplôme souhaité (le mémoire est obligatoire au niveau Master) et du fait que l'activité de formateur nécessite la maîtrise de l'écrit (c'est moins le cas pour les enseignants de la conduite).

Ce mémoire pourrait prendre la forme d'un dossier professionnel (proche de celui proposé en Master professionnel des sciences de l'éducation). Il validerait la pratique ou la théorie et ferait l'objet d'une soutenance.

Ce schéma traduirait l'idée d'un parcours permettant la validation de contenus (généralistes et spécialistes), suivie d'une période d'expérience pratique (stage) validée par un mémoire, dans un délai d'un à deux ans. Le modèle de la formation des cadres infirmiers a plusieurs fois été pris en exemple.

Formation et diplôme des cadres de santé :

1/ Epreuves de sélection comportant une épreuve d'admissibilité, écrite et anonyme (commentaire d'un ou plusieurs documents relatifs à un sujet d'ordre sanitaire ou social ; test des capacités d'analyse et de synthèse du candidat, de son aptitude à développer et à argumenter ses idées par écrit) et une épreuve d'admission à partir d'un dossier sur l'expérience et les pratiques professionnelles du candidat et sa conception de la fonction de cadre et ses projets (l'évaluation de cette épreuve porte sur le dossier, l'exposé et l'entretien) ;

2/ Formation de préparation au diplôme dans un institut de formation spécifique; 42 semaines comprenant des enseignements théoriques, des stages et du travail personnel (de recherche et de documentation) ; programme sous forme de modules capitalisables ; évaluation sous forme d'épreuves écrites d'analyse et de synthèse, d'une argumentation orale, ainsi que d'un mémoire.

Arrêté du 18 août 1995 relatif au diplôme de cadre de santé, entre le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'insertion professionnelle, le ministre de la santé publique et de l'assurance maladie et le secrétaire d'Etat à l'enseignement supérieur.

Par quels évaluateurs ?

Les évaluateurs seraient choisis parmi des enseignants de l'Education nationale d'un niveau supérieur ainsi que parmi des généralistes de la formation pour les aspects théoriques généralistes. S'ajouteraient, pour les épreuves spécialisées, des spécialistes de la sécurité routière, également formés à l'animation et la communication (titulaires du BAFM formateurs de BAFM ou animateurs de stage de sensibilisation à la sécurité routière, psychologues ou BAFM).

Pour quelles conditions d'accès ?

Un consensus se dégage a priori sur la nécessité de limiter l'accès aux titulaires des diplômes ou titres professionnels d'enseignants de la conduite, ayant une expérience d'enseignement théorique et pratique en école de conduite, de deux années.

Il ne faut toutefois pas négliger un public susceptible d'être intéressé par une stratégie de perfectionnement ou d'élargissement de ces compétences qui choisirait de se former et de valider quelques UV utiles à son activité professionnelle. Cela conforterait les attentes des enseignants de la conduite en termes de formation continue.

Pour quelles activités ?

Ce diplôme doit être une porte d'entrée vers de nouvelles activités et non une porte de sortie du métier pour les enseignants de la conduite. Il faut donc « travailler sur l'évolution dans le métier ».

En premier lieu, la formation et le diplôme viseraient un élargissement des compétences du titulaire du BAFM dans la formation du conducteur sur tous les axes du titre professionnel d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière (formation des apprenants conducteurs et sensibilisation des usagers de la route).

En dehors de la formation initiale des enseignants de la conduite et de l'animation de stages PAP, il n'est pas souhaitable de réserver d'autres emplois aux BAFM, mais plutôt d'accroître la lisibilité et l'accessibilité vers d'autres professions pour les titulaires du BAFM.

Les titulaires du BAFM pourraient ainsi :

- Assurer la formation continue des enseignants ;
- Assurer la conduite de projets (en entreprise, auprès des collectivités locales, etc.) et tendre vers une fonction de chef de projet (après un enseignement optionnel ou des UV spécifiques) ; les termes de « directeur pédagogique » ou encore de « préventeur » sont à ce sujet évoqués ;
- Accéder à la formation complémentaire d'animateur les stages PAP (ce supplément de formation resterait obligatoire).

Le DESCAT proposait plusieurs modules optionnels dont celui de « consultant en sécurité routière » (axé sur l'évaluation et l'audit) ou encore celui de « gestionnaire de formation » (connaissances juridiques, administratives et institutionnelles).

Le futur titre professionnel d'enseignant de la conduite proposera des activités complémentaires relatives aux actions à destination des conducteurs de deux roues motorisés et vis-à-vis de ceux du groupe lourd. Comme dans le DESCAT, comme dans l'actuel BAFM, les mentions spéciales pour ces deux catégories de véhicules ne sont pas préconisées. Elles ne semblent pas justifiées pour la formation des enseignants (elles nécessitent certes des connaissances techniques différentes - déjà maîtrisées lors de la formation initiale BEPECASER des formateurs BAFM - mais une « pédagogie sur la pédagogie » identique).

Quel titre donner à ce diplôme ?

Ce titre doit permettre de dépasser la fonction de formateur d'enseignants de la conduite et inclure les notions d'ingénierie de formation, de chef de projets... La proposition qui ressort de cette consultation serait : Expert en formation et ingénierie de projets en sécurité routière (EFIP-SR) ou Formateur et expert en ingénierie de projets en sécurité routière (FIEP-SR).

ANNEXES

Eléments de méthode des enquêtes auprès des titulaires du BAFM (annexe méthodologique)

Enquête INSERR 2012

Enquête réalisée de façon exhaustive sur les candidats de la session 2011 des épreuves d'admission, de façon exhaustive sur les titulaires du BAFM ayant obtenu leur diplôme lors des sessions 2007 à 2010 et réalisé sur un échantillon de titulaires ayant obtenu leur diplôme avant la session 2007. Cet échantillon a été constitué à partir de la liste des titulaires du BAFM ayant suivi la formation initiale des animateurs de stages de sensibilisation à la sécurité routière, formation effectuée à Nevers entre 1993 et 2012. A cette liste ont été ajoutés les inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière connus de la DSCR, également titulaires d'un BAFM.

Au final, 732 questionnaires ont été envoyés, mais la population totale de BAFM est inconnue. Le taux de réponse global a été de 42 % (satisfaisant), passant du minimum de 38 % pour les candidats à un maximum de 53 % pour les « jeunes » titulaires.

	Candidats (session 2011)	« Jeunes » titulaires (session 2007 à 2010)	« Anciens » titulaires (session 2006 et précédentes)	Ensemble
population de référence	175	156	????	
nombre de questionnaires envoyés	175	156	401	732
nombre de réponses reçues = BASE	66	83	162	311
taux de réponse	38%	53%	40%	42%

Caractéristiques des personnes interrogées : sexe, âge et ancienneté

Sexe	Candidats		« Jeunes » titulaires		« Anciens » titulaires	
ENSEMBLE	66	100,0 %	83	100,0 %	162	100,0 %
homme	31	47,0 %	42	50,6 %	100	61,7 %
femme	35	53,0 %	39	47,0 %	61	37,7 %
non-réponse			2	2,4 %	1	0,6 %
Age						
ENSEMBLE	66	100 %	83	100,0 %	162	100,0 %
18-24 ans	1	1,5 %				
25-34 ans	31	47,0 %	21	25,3 %	10	6,2 %
35-49 ans	25	37,9 %	50	60,2 %	72	44,0 %
50-64 ans	8	12,1 %	7	8,4 %	64	40,0 %
65 et + ans			1	1,2 %	14	8,6 %
non-réponse	1	1,5%	4	4,8%	2	1,2%
Age moyen	37,2		39,7		50,1	

Les « jeunes » titulaires sont en activité depuis 1 à 4 ans (2,5 ans en moyenne) et les « anciens » ont en moyenne 16 ans d'ancienneté au moment de l'enquête.

Biais de sélection identifiés

En termes de formation complémentaire (effet de l'échantillonnage) :

<i>Quelles sont les formations professionnelles que vous avez suivies depuis l'obtention du BAFM ?</i>	« Anciens » titulaires	
BASE	162	
Formation initiale aux stages de sensibilisation à la sécurité routière	149	92,0 %
Formation initiale au métier d'inspecteur	10	6,2 %
Formation initiale au métier de délégué	3	1,9 %
	162	100,0 %

En termes d'activité professionnelle (effet de l'échantillonnage) :

<i>Parmi les activités professionnelles suivantes, indiquez quelles sont TOUTES celles que vous pratiquez sur l'année en cours</i>	« Anciens » titulaires	
BASE	162	
n°7. Animation de stages de sensibilisation à la sécurité routière	141	87 %

En termes de dispense de l'admissibilité (effet du taux de réponse) :

Avez-vous présenté les épreuves d'admissibilité pour pouvoir vous présenter aux épreuves d'admission ?	Candidats 2011 (étude INSERR, 2012)		« Jeunes » titulaires (étude INSERR, 2012)	
	BASE	66	100,0 %	83
Oui	22	33,3 %	30	36,1 %
Non (= dispensés)	44	66,7 %	53	63,9 %
	Présents à l'admission lors de la session 2011 (chiffres DSCR)		Reçus des sessions 2007-2010 (chiffres DSCR)	
	175		128	
Oui (admissibles)	23	13,1 %	29	22,7 %
Non (dispensés)	152	86,9 %	99	77,3 %

En termes de réussite au BAFM (effet du taux de réponse) :

Avez-vous été reçu(e) à l'examen de mars 2012 ?	Candidats 2011 (Etude INSERR, 2012)	
TOTAL	66	100,0 %
Oui	21	31,8 %
Non	45	68,2 %
	Reçus à la session 2011 (chiffres DSCR)	
TOTAL	175	100,0 %
Oui	37	21,1 %
Non	138	78,9 %

En termes de notes obtenues (effet du taux de réponse) :

Pouvez-vous nous indiquer vos résultats à chacune des épreuves d'admission ?	Note moyenne des candidats 2011 (Etude INSERR)	notes moyennes des candidats de la session 2011 (données DSCR)	Note moyenne des « jeunes » titulaires (Etude INSERR)	moyenne des notes des sessions 2007-2010 (données DSCR)
TOTAL	10,2		13,2	
Leçon d'enseignement théorique	8,7	7,88	12,2	9,2
Interrogation sur le véhicule automobile	12,2	10,9	14,6	12,5
Critique d'une leçon de conduite donnée par un moniteur	9,8	8,97	12,7	8,8

Enquête de 1993 (DSCR, 1993)

Enquête réalisée en 1993 auprès de 280 formateurs titulaires du BAFM.

	effectifs	Taux réponse
Population de référence	280	
questionnaires envoyés	264	
Retours exploitables (au 30 juin 1993)	60	22,7%

Les auteurs évoquent plutôt un taux de réponse de 21 % (retours exploitables / population identifiée).

Caractéristiques des répondants (n=60) :

SEXE		
Hommes	48	80%
Femmes	12	20%
AGE		
20-30 ans	5	8%
30-40 ans	15	25%
40-50 ans	23	38%
50-60 ans	13	22%
>60 ans	4	7%

Enquête de 1998 (Duqué, 1999)

Echantillon constitué à partir des données du ministère et des adresses provenant de l'ANFM (Association nationale des formateurs de moniteurs).

	BAFM	Taux réponse	BAFCRI	ENSEMBLE
population de référence (contactée)	305		58	363
questionnaires envoyés	301		47	348
questionnaires reçus	73	24,3%	13	86
questionnaires exploités	64	21,3%	9	73

L'auteur reprend plutôt le taux de 24,3 % « taux qui peut être considéré comme satisfaisant » (Dugué, 1999b, p.13)

Caractéristiques des répondants (BAFM et BAFCRI, n=73) :

Sexe		
homme	52	71,2%
femme	21	28,8%
Age		
moins de 33 ans	15	20,5%
34 à 46 ans	37	50,7%
plus de 46 ans	21	28,8%

Textes réglementaires relatifs au BAFM

Arrêté du 23 août 1971 relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur

Version initiale (JO 15-09-1971 p. 9165-9166)

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19710915&numTexte=&pageDebut=09165&pageFin

Version en vigueur au 21 juin 2013 :

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=82873A2F482AB2890DB0BE4AA955F0CB.tpdjo04v_3?cidTexte=JORFTEXT000000830844&dateTexte=20130621

Arrêté du 7 août 1984 modifiant certaines dispositions de l'arrêté du 23 août 1971 relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur

Version initiale (JO 17-08-1984 p. NC 7497) :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19840817&numTexte=57497&pageDebut=57497&pageFin=

Arrêté du 8 décembre 2008 modifiant l'arrêté du 23 août 1971 relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (NOR: DEVS0824126A)

Version initiale (JORF n°0026 du 31 janvier 2009 page 1779) :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20090131&numTexte=2&pageDebut=01779&pageFin=01779

Arrêté du 19 juin 2012 modifiant l'arrêté du 23 août 1971 relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur (NOR: INTS1224617A)

Version initiale (JORF n°0150 du 29 juin 2012 page 10614) :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20120629&numTexte=9&pageDebut=10614&pageFin=10615

Arrêté du 25 juin 1992 relatif au BAFCRI

Brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions

Arrêté du 25 juin 1992 - (J.O. du 28/6)

Vu le Code de la route et notamment l'article R. 246-1 (actuellement R. 213-8 et R. 223-13).

Art. 1er.

Le brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions (B.A.F.C.R.I.), mentionné à l'article R. 246-1 du Code de la route, est délivré par le ministre chargé des transports aux personnes ayant subi avec succès les épreuves d'un examen dont les modalités sont fixées par le présent arrêté.

Art. 2.

Les candidats à l'examen en vue de l'obtention du B.A.F.C.R.I. adressent au préfet du lieu de leur résidence une demande de participation aux épreuves établie sur papier libre accompagnée des pièces énumérées ci-après :

- a) Fiche individuelle d'état civil ;
- b) Copie du diplôme du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (B.E.P.E.C.A.S.E.R.) visé à l'article R. 243 du Code de la route ou un titre ou diplôme reconnu équivalent ;
- c) Justification pour les étrangers qu'ils sont en règle à l'égard de la législation les concernant.

Nul ne peut faire acte de candidature plus de trois fois à cet examen.

Art. 3.

La date des épreuves est fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

Les centres d'examen sont désignés par le ministre chargé des transports.

Art. 4.

Le jury, composé des personnes ci-après, est désigné par arrêté du ministre chargé des transports :

- deux représentants du ministre chargé des transports chargés de la présidence et de la vice-présidence;
- un représentant du ministre chargé de l'Éducation nationale ;
- un représentant de l'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (I.N.R.E.T.S.) ;
- une personne titulaire soit du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteurs (B.A.F.M.), soit du brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions (B.A.F.C.R.I.) ;
- une personne titulaire du titre de psychologue en application des décrets du 22 mars 1990 reconnue apte pour la formation des conducteurs responsables d'infractions.

Art. 5.

L'examen, dont le programme figure en annexe au présent arrêté, comporte deux séries d'épreuves.

Chaque épreuve est notée de 0 à 20.

Toute note inférieure à 7 sur 20 à l'une des épreuves est éliminatoire.

I. - Épreuves écrites d'admissibilité :

- 1° Réglementation de la circulation routière (durée : deux heures et trente minutes ; coefficient 1) ;
- 2° Éléments d'accidentologie, de pédagogie et de psychologie (durée : deux heures et trente minutes ; coefficient 1).

Nul ne sera admis à subir l'épreuve orale s'il n'a obtenu au moins 24 points sur 40 points pour l'ensemble des épreuves écrites.

II. – Épreuve orale d'admission :

Entretien destiné à évaluer l'aptitude du candidat à animer un groupe de stagiaires (durée : trente minutes ; coefficient 2).

Nul ne pourra être déclaré admis à l'examen s'il ne réunit un total de 48 points sur 80 points.

ANNEXE - PROGRAMME

RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Traités et conventions internationales, textes législatifs et réglementaires :

- textes internationaux en matière de sécurité routière ;
- Code de la route et textes d'application ; conditions de circulation, contraventions de police en matière de circulation routière, constatation des infractions et sanctions diverses, mesures judiciaires et administratives relatives au permis de conduire, mécanisme juridique du permis de conduire à points ; cadre institutionnel et organisation du suivi des infractions ;

Notions de droit pénal :

- classification des infractions et des peines ;
- éléments constitutifs de l'infraction ;
- responsabilité pénale ;
- juridictions répressives.

ÉLÉMENTS D'ACCIDENTOLOGIE, DE PÉDAGOGIE ET DE PSYCHOLOGIE

Accidentologie :

- importance et impact social ;
- notions sur la répartition statistique par âge, sexe, catégorie d'utilisateurs, zones, saisons, heures et jours : évolutions de ces statistiques ;
- causalité des accidents de la route et les facteurs de causalité : conducteurs et autres usagers, routes et véhicules.

Pédagogie :

- lois de l'apprentissage ;
- méthodes pédagogiques ;
- conduite et animation de groupe ;
- évaluations.

Psychologie :

- analyse du comportement : méthodes d'observations ;
- critères de comportement : accidents, presque accidents, erreurs, infractions, adaptation, fluidité de la circulation ;
- facteurs ayant une influence sur le comportement et la sécurité :
- état physiologique (vision, audition, vigilance, fatigue, maladie, âge, alcool, médicaments) ;
- psychomotricité (temps de réaction, aptitudes, habiletés) ;
- opinions, attitudes, motivations, modes de vie ;
- éducation, formation et apprentissage.
- les comportements dans la circulation :
- vision dynamique, champ visuel, détection des indices, anticipation du risque, prise de décision, situations d'urgence.

Liste des centres de formation au BAFM

(Source : Enquête INSERR auprès des CFM, 2012)

Cette liste correspond aux 17 centres identifiés dans le cadre de l'Enquête INSERR auprès des centres de formation de moniteurs (16 sur la base d'un entretien téléphonique + 1 sur Internet). Les informations recueillies, dont certaines sont reproduites ici, d'autres analysées de façon anonyme dans le corps du rapport, proviennent des déclarations des responsables de CFM interrogés. Ces derniers ont été sollicités pour valider après coup les informations retenues pour publication.

Présentation des informations : nom du centre (numéro de département), formules proposées pour la préparation au BAFM et adresse du site Internet

- École de la route / CFM Grimal (04) : préparation à l'admission et/ou remise à niveau (<http://www.ecole-de-la-route.fr/pages/0.php>)
- Grech Bernabo formation (13) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (<http://www.grech-bernabo-formation.com/>)
- FASER Formation (13) : préparation à l'admission (<http://www.faser-formations.com/>)
- EFP Conduite (13) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (formation non encore mise en place au moment de l'enquête) (<http://www.efpconduite.fr/>)
- Automobile Club Gard Lozère Ardèche (30) : préparation à l'admissibilité (également sous forme de stage court) et/ou à l'admission (et/ou remise à niveau) (<http://www.automobileclub.fr/index.php>)
- Centre de formation feu vert (33) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (et/ou remise à niveau) (<http://www.feu-vert-formation.com/>)
- ECF CESR FP (33) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (informations Internet ; n'a pas participé à l'enquête) (<http://www.ecf.asso.fr/Trouvez-votre-centre/ECF-CESR-FP-MERIGNAC>)
- Scop GEYSER (35) : préparation à l'admissibilité et/ou admission (<http://www.geyserscop.com/>)
- CFMRL Lorraine Sécurité Routière (57) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (et/ou remise à niveau) ou formation complète (<http://www.lorrainesecuriteroutiere.com/>)
- EFCASER (58) : préparation à l'admissibilité (stage court et traditionnel) et/ou à l'admission (et/ou remise à niveau) (http://www.efcaser.org/detail_type.php?id=1)
- Schipman Formation (59) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (et/ou remise à niveau) (<http://www.schipman.com/>)
- Sarl Angadrème Formation (60) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (<http://www.angadremeformation.com/>)
- Ecole de la route (76) : préparation unique (admissibilité et admission), y compris pour les dispensés (<http://www.euroformation-rouen.com/>)
- CFM Lyre Formation (78) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (et/ou remise à niveau) (<http://www.lyreformation.com/>)
- Centr'Europe de Formation Routière (85) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (<http://www.autoecole-cefr.fr/>)
- Sarl AAC Formations (89) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (formation non encore mise en place au moment de l'enquête) (<http://www.auxerre-auto-ecole.com/>)
- CER Gargan Gare (93) : préparation à l'admissibilité et/ou à l'admission (et/ou remise à niveau) (pas de site Internet au moment de l'enquête)

Références bibliographiques

- (ANFM-CNAM, 1996) ANFM-CNAM, Projet de reforme du brevet d'aptitude à la formation de moniteurs : le DESCAT, juillet 1996, 116 p.
- (Bouteiller *et al.*, 2005) BOUTEILLER Jacques, DONDEYNE Christelle, LABRUYERE Chantal, MOSSE Philippe, Métiers et filières de formation de la sécurité routière. Une analyse en région PACA, LEST, nov 2005, 119 p.
- (Bouteiller, 2007) BOUTEILLER Jacques, Les centres de formation aux métiers de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière : état des lieux et opinions, LEST, septembre 2007, 180 p.
- (DSCR, 1993) DSCR, Sous direction de la formation du conducteur, synthèse de l'enquête BAFM. Résultats de l'enquête effectuée auprès des formateurs et des entreprises concernées par l'emploi de titulaires du BAFM, 1993 (document interne).
- (DSCR, 2011) DSCR, BAFM. Guide d'information, octobre 2011, 38 p.
- (Dugué, 1999a) DUGUE Denis, Mémoire de maîtrise « Les représentations et identités professionnelles des formateurs d'adulte en sécurité routière », Université Toulouse Le Mirail, publié dans *La lettre de l'ANFM*, n°16, 1999, pp.16-26.
- (Dugué, 1999b) DUGUE Denis, Mémoire de maîtrise « Les représentations et identités professionnelles des formateurs d'adulte en sécurité routière. Le cas des formateurs titulaires du BAFM et du BAFCRI (suite et fin) », *La lettre de l'ANFM*, n°17, 1999, pp.12-29.
- (Graffeuil, 2006) GRAFFEUIL Jean-Marc, Le formation d'enseignants de la conduite automobile. Vers un référentiel de compétences, Mémoire de Licence en sciences de l'éducation, Université de Provence, 2006, 75 p.
- (Higéle *et al.*, 2010) HIGELE Pierre, SIEFFER Nicole, HERNJA Gérard, Analyse des activités et enrichissement des pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite (EPEC), Rapport final PREDIT, 2010, 48 p.
- (Labruyère *et al.*, 2007) LABRUYERE Chantal, BOUTEILLER Jacques, La refonte de la filière professionnelle des enseignants de la conduite et de la sécurité routière (ECSR). Etude de faisabilité d'un partenariat élargi avec d'autres certificateurs publics, CEREQ, sept.2007, 20 p.
- (Laumond, 2009) LAUMOND Francis, Auto-évaluation de l'impact de la formation « animateurs permis à points » sur l'ensemble des activités des formateurs BAFM. Compte rendu d'enquête réalisée dans le cadre d'un stage de master 1 de psychologie sociale, 2009 ? (non daté), 25 p.
- (Lefebvre, 1997) LEFEBVRE Christian, Table ronde sur la formation des usagers de la route et sur la formation des conducteurs. Analyse critique du rapport de Monsieur Verré, juin 1997
- (Liebermann *et al.*, 2005) LIEBERMANN Claude et LEGENDRE Henri, Rapport sur la rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière pour améliorer la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, Ministère des transports et Conseil général des ponts et chaussées, juillet 2005, 135 p.
- (Savignac, 1997) SAVIGNAC Xavier, Allocution du président sortant lors de l'assemblée générale de l'ANFM du 28 juin 1997.
- (Verré, 1997) VERRE Jacques, Formation des usagers de la route et des conducteurs : rapport au ministre de l'équipement, des transports et du logement, La documentation française, décembre 1997, 348 p.

Listes des notes de la DSCR

DSCR, Le brevet d'aptitude à la formation des moniteurs (BAFM), Note DSCR non diffusée, non datée

DSCR, Le projet de réforme du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignant de la conduite des véhicules terrestres à moteur (BAFM), Note interne DSCR, 1998 ? (non datée)

PV réunion du jury BAFM

(PV jury, Admissibilité, Session 2004) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admissibilité de l'examen du BAFM de la session 2004, non daté, 3 p.

(PV jury, Admission, Session 2005) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admission de l'examen du BAFM de la session 2009, non daté, 3 p.

(PV jury, Admissibilité, Session 2006) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admissibilité de l'examen du BAFM de la session 2006, non datée, 3 p.

(PV jury, Admission, Session 2006) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admission de l'examen du BAFM de la session 2006, non daté, 3 p.

(PV jury, Admissibilité, Session 2007) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admissibilité de l'examen du BAFM de la session 2007, non datée, 3 p.

(PV jury, Admission, Session 2007) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admission de l'examen du BAFM de la session 2007, non daté, 3 p.

(PV jury, Admission, Session 2008) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admission de l'examen du BAFM de la session 2008, 27 avril 2009, 4 p.

(PV jury, Admissibilité, Session 2009) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admissibilité de l'examen du BAFM de la session 2007, 1er février 2010, 3 p.

(PV jury, Admission, Session 2009) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admission de l'examen du BAFM de la session 2009, 29 avril 2010, 4 p.

(PV jury, Admissibilité, Session 2010) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admissibilité de l'examen du BAFM de la session 2010, non datée, 4p.

- (PV jury, Admission, Session 2010) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admission de l'examen du BAFM de la session 2010, 19 mai 2011, 6p.
- (PV jury, Admissibilité, Session 2011) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admissibilité de l'examen du BAFM de la session 2011, 01 février 2012, 4 p.
- (PV jury, Admission, Session 2011) DSCR, Procès-verbal de la réunion du jury des épreuves d'admission de l'examen du BAFM de la session 2011, 10 mai 2012, 5 p.

Résultats après délibération du jury

- (Résultats, Admissibilité, Session 2009) DSCR, Examen du BAFM. Session 2009. Résultats des épreuves d'admissibilité après délibération du jury, non daté, 2 p.
- (Résultats, Admission, Session 2009) DSCR, Examen du BAFM. Session 2009. Résultats des épreuves d'admission après délibération du jury, non daté, 2 p.
- (Résultats, Admissibilité, Session 2010) DSCR, Examen du BAFM. Session 2010. Résultats des épreuves d'admissibilité après délibération du jury, non daté, 3 p.
- (Résultats, Admission, Session 2010) DSCR, Examen du BAFM. Session 2010. Résultats des épreuves d'admission après délibération du jury, non daté, 2 p.
- (Résultats, Admissibilité, Session 2011) DSCR, Examen du BAFM. Session 2011. Résultats des épreuves d'admissibilité après délibération du jury, non daté, 3 p.
- (Résultats, Admission, Session 2011) DSCR, Examen du BAFM. Session 2011. Résultats des épreuves d'admission après délibération du jury, non daté, 2 p.

Observations des examinateurs / bilan pédagogiques (documents internes)

- (Bilan pédagogique, session 2006) DSCR, Observations des examinateurs. Session 2006 (documents internes), non daté, 7p.
- (Bilan pédagogique, session 2007) DSCR, Examen du BAFM. Session 2007. Observations des examinateurs (document interne), non daté, 3p.
- (Bilan pédagogique, session 2010) DSCR, Examen du BAFM. Bilan pédagogique session 2010 (document interne), non daté, 2p.
- (Bilan pédagogique, session 2011) DSCR, Bilan pédagogique du jury d'examen. Session 2011 (document interne), non daté, 10p.

Liste des graphiques et tableaux

<i>Figure 1 : Récapitulatif des épreuves de l'examen du BAFM : durée et coefficient</i>	21
<i>Figure 2 : Nombre de candidats présents et reçus aux épreuves d'admissibilité depuis la session de 1995</i>	33
<i>Figure 3 : Nombre de candidats se présentant aux épreuves d'admission suivant leur statut : admissibles ou dispensés</i>	34
<i>Figure 4 : Taux de réussite aux épreuves d'admission (suivant le statut du candidat) et taux de réussite aux épreuves d'admissibilité (rappel)</i>	35
<i>Figure 5 : Note moyenne pour les épreuves d'admission et admissibilité par session depuis 1996</i>	36
<i>Figure 6 : Proportion d'admissibles et de dispensés en 2012</i>	38
<i>Figure 7 : Avis sur les coefficients des épreuves « dans le cadre des épreuves actuelles » en 2012</i>	41
<i>Figure 8 : Mode de préparation à l'examen du BAFM en 2012</i>	45
<i>Figure 9 : Critères de choix de l'organisme de formation en 2012</i>	46
<i>Figure 10 : Principaux apports de la formation au BAFM en 2012</i>	48
<i>Figure 11 : Nombre (min et max) de candidats accueillis dans les centres de formation au BAFM, admissibilité et admission</i>	50
<i>Figure 12 : Principales compétences citées en termes de savoirs</i>	64
<i>Figure 13 : Principales compétences citées en termes de savoir-faire</i>	64
<i>Figure 14 : principales compétences citées en termes de savoir-faire comportementaux</i>	65
<i>Figure 15 : Compétences non entièrement validées par l'examen du BAFM</i>	65
<i>Figure 16 : Niveau de diplôme le plus élevé avant l'obtention du BAFM en dehors du BEPECASER</i>	67
<i>Figure 17 : Comparaison des activités déclarées par les BAFM en 1993 et 1998</i>	69
<i>Figure 18 : Activités déclarées sur l'année en cours, en 2012</i>	70
<i>Figure 19 : Activité principale et activité secondaire exercées par les titulaires du BAFM en 2012</i>	71
<i>Figure 20 : Activité principale des titulaires du BAFM, l'année du BAFM et en 2012</i>	72
<i>Figure 21 : Revenus mensuels des titulaires du BAFM (salaires ou dividendes)</i>	73
<i>Figure 22 : Comparaison des salaires déclarés par les titulaires du BAFM en 1993, 1998 et 2012</i>	74
<i>Figure 23 : Motivations à passer l'examen du BAFM en 2012</i>	75
<i>Figure 24 : Avis sur le niveau de qualification du BAFM</i>	84