

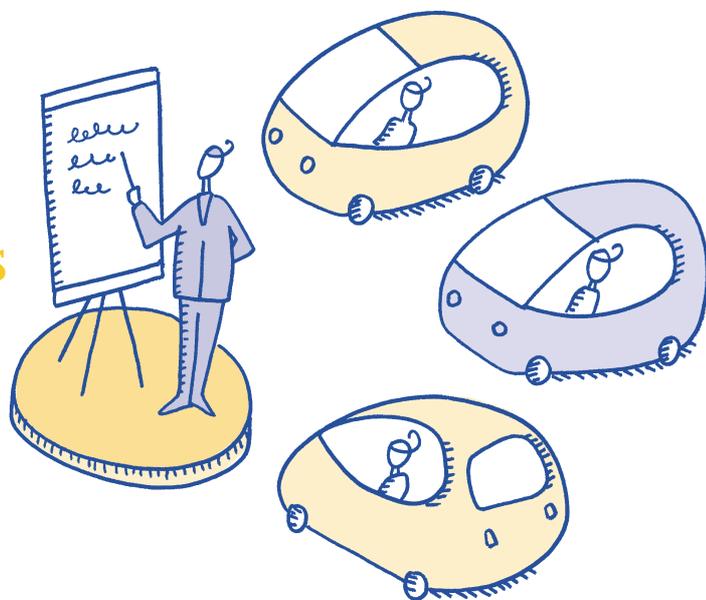
Auto focus

Observer
pour mieux former

ÉTUDE SECTORIELLE

Les Écoles de Conduite

Les dispositifs de formation
sont-ils adaptés aux métiers
de l'auto-école ?



L'étude

Cette étude avait pour objectif de fournir une appréciation qualitative sur les priorités de branche en matière de formation. Il s'agissait donc d'analyser l'évolution des compétences des moniteurs et exploitants d'auto-écoles et d'évaluer la qualité d'adaptation des dispositifs de formation aux nouvelles exigences rencontrées dans le quotidien, que ce soit au niveau de la formation initiale (BEPECASER) que de la formation continue.

A cet effet, différents outils ont été mobilisés :

- analyse documentaire et statistique,
- conduite de 25 entretiens auprès de moniteurs et chefs d'entreprises.

Quelques chiffres...

- 10 550 écoles de conduite en France en 2001.
 - 98 % d'entreprises de moins de 10 salariés,
 - 2 % d'entreprises de 10 salariés et plus.
- 18 145 salariés en 1999
 - Évolution du nombre de salariés entre 1996 et 1999 : + 11 %
 - Évolution du nombre de salariés de moins de 25 ans entre 1996 et 1999 : - 6 %
 - Évolution du nombre de diplôme BEPECASER délivrés entre 1993 et 1996 : - 41 %
 - Âge moyen des salariés des écoles de conduite : 38,28

Sources : INSEE et DADS 1996 ET 1999



Un secteur concurrentiel qui s'organise entre les groupements commerciaux et les écoles de conduite franchisées

Les groupements commerciaux composés d'écoles de conduite indépendantes proposent le plus souvent, la préparation au permis B. En effet, le manque de moyens, d'infrastructures et de temps ne leur permet pas d'investir dans la détention de brevets supplémentaires (permis poids lourd ou moto).

Cependant, la pression de la concurrence, les difficultés relationnelles et professionnelles amènent de nombreux exploitants indépendants à choisir de se regrouper. L'adhésion à une association, souvent soumise à une procédure de par-

rainage, aide les chefs d'entreprise à mettre en commun leurs compétences, leurs connaissances, leur savoir-faire dans le but de rechercher et d'élaborer une meilleure pédagogie pour la formation des futurs conducteurs.

Une enseigne et une couleur communes leur permettent d'être reconnus comme membre à part entière du groupement.

Les écoles de conduite franchisées se distinguent des groupements commerciaux en misant sur la diversité des services et la rapidité de la formation, afin

de toucher un vaste public. Un panel important de services est en effet proposé, s'articulant autour de l'organisation de formules de stages accélérés, de cours de code et de conduite collectifs.

L'exploitant verse chaque année 2,5 % de son CA à l'entité responsable du réseau de franchisés. Il est aussi tenu de s'approvisionner en matériel auprès d'une centrale d'achats, bénéficiant de tarifs préférentiels. L'utilisation d'un logo unique, les différencie des écoles de conduite indépendantes.

Des professionnels face aux exigences du marché

La politique du forfait ou le piège des bas prix.

Qu'ils soient installés au sein d'une grande agglomération, d'une petite ville ou en campagne, qu'ils appartiennent ou non à un groupement commercial, les exploitants des auto-écoles, fixent leurs tarifs forfaitaires en fonction des prix pratiqués sur le marché. Le forfait devient alors un outil de commercialisation au détriment d'une rentabilité souvent mal maîtrisée chez certains d'entre eux.

Cette pratique est critiquée, accusée de remettre en question la qualité de l'enseignement. En bref, l'élève profite de tarifs avantageux, en passant un nombre d'heures limité, à la préparation de l'examen.

Aucune politique de prospection ou technique de vente ne serait pratiquée chez les indépendants.

Ne se considérant pas comme des « marchands de permis » mais plutôt comme des formateurs, de nombreux exploitants refusent de pratiquer une quelconque politique de prospection ou autre technique de vente.

La « qualité » : l'unique argument pour faire face aux tarifs bas.

A défaut d'utiliser des techniques de vente ciblées, beaucoup misent avant tout sur la qualité des relations entretenues avec l'élève ainsi que sur le contenu de l'enseignement dispensé. Aussi, les résultats obtenus aux exa-

mens de code et de conduite seraient selon eux, l'argument commercial essentiel à l'entretien de leur réputation sur le marché.

Cependant, face à un non renouvellement des générations, cette « règle de déontologie » devra peut-être être reconsidérée.

En effet, de 1975 à 2000, la population nationale de moins de 20 ans a diminué au rythme de 0,79 % par an. Les jeunes de moins de 20 ans représenteront 23 % de la population nationale en 2020 (contre 27 % en 1990).

Sources : INSEE

Le chef d'entreprise se dit être avant tout un formateur avant d'être un gestionnaire

Conditions requises pour devenir chef d'entreprise.

Pour exercer en tant qu'exploitant d'école de conduite, il est nécessaire :

- d'avoir une expérience minimale de 3 ans dans l'enseignement de la conduite,
- de suivre un stage de gestion,
- de répondre à des conditions de « moralité et d'honorabilité professionnelle ».

Une autorisation d'enseigner valable 5 ans est délivrée par la Préfecture. Celle-ci ne peut être renouvelée qu'après délivrance d'un certificat d'aptitude médicale et d'un extrait du casier judiciaire bulletin n° 2.

Les démarches administratives, l'apprentissage souvent périlleux de la gestion et de la comptabilité, sont autant de nouvelles contraintes auxquelles le jeune chef d'entreprise doit faire face.

Le stage obligatoire en gestion devrait lui permettre de démarrer son activité sereinement. La réalité est toute autre.

Nombreux sont ceux qui font appel à des organismes ou associations ; soucieux de déléguer une charge de travail qui leur est difficile à gérer.

En dépit d'une concurrence quelquefois déloyale et sévère, le chef d'entreprise

évolue dans un environnement restreint, sans intégrer les méthodes élémentaires de vente et de marketing. Peu pratiquent par exemple, une politique visant à attirer ou fidéliser une clientèle potentielle.

Les résultats de l'enquête rendent compte des difficultés du chef d'entreprise à intégrer dans sa pratique les outils informatiques, de gestion et de marketing. Il conviendrait d'introduire des modules de formation l'aidant à tenir compte de ces paramètres.

Le moniteur doit faire face à une évolution comportementale de l'élève qui ne va pas sans lui poser des difficultés

Les contextes économiques, culturels et sociaux ont changé et sur eux, se sont greffés de nouveaux modes d'appréhension culturels de la formation à la conduite.

L'élève potentiel n'a plus seulement 19 ou 21 ans. Il est de plus en plus jeune. De 14 ans, âge requis pour passer le

Brevet de Sécurité Routière, il peut prétendre à l'âge de 16 ans à la préparation aux épreuves du permis de conduire, par le biais de la conduite accompagnée.

L'âge, les origines socioculturelles, les comportements des élèves sont autant de facteurs à prendre en considération

dans le cadre d'une adaptation de la formation à l'élève.

Le professionnel de l'auto-école doit intégrer dans sa pratique de nouvelles méthodes pédagogiques, sans quoi il risque de n'offrir qu'un service inadapté.

La formation suivie lors de la préparation au BEPECASER est jugée inadaptée aux nouvelles exigences du métier

Pour devenir moniteur, il est nécessaire d'être détenteur du Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignement de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière (BEPECASER).

Les conditions requises pour l'inscription à la formation du BEPECASER :

- avoir un niveau d'étude équivalent au Baccalauréat Technique ou du Brevet de Technicien (niveau IV),
- être titulaire du permis de conduire pour les véhicules de la catégorie B ou véhicule aménagé pour tenir compte du handicap du conducteur.

La formation est répertoriée à l'aide de modules, portant sur différents thèmes spécifiques (Part en % sur 600 heures d'enseignement) :

- les conducteurs et la conduite (17,5 %)
- la circulation routière (10 %)
- les véhicules, la mécanique (17,5 %)
- la sécurité routière (5 %)
- la pédagogie de la conduite sûre (15 %)
- l'instruction professionnelle et civique (10 %)
- les stages pratiques (25 %)

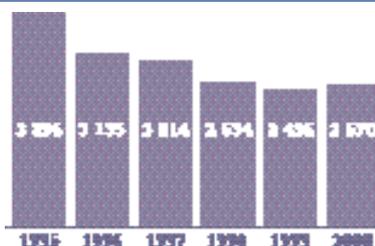
Sources : Enquête A.N.F.A.

Quelle problématique pour les auto-écoles. Année 2001

L'examen comprend deux types d'épreuves :

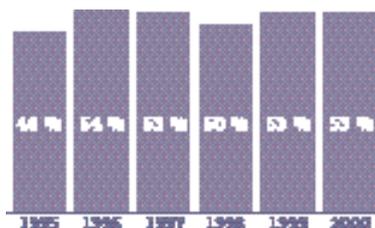
- les épreuves d'admissibilité avec l'étude d'un dossier et l'entretien auprès d'un jury composé de professionnels des métiers de la conduite ;
- les épreuves d'admission répertoriées au sein d'un programme précis : contrôle des connaissances – pédagogie en salle – conduite commentée – pédagogie sur véhicule – entretien avec le jury sur le mémoire réalisé par le candidat.

Effectifs inscrits à la formation BEPECASER 1995/2000



Source : INSEE

Taux de réussite aux examens BEPECASER 1995/2000



Source : INSEE

L'enseignement reçu lors de la formation au BEPECASER est remis en cause par les moniteurs.

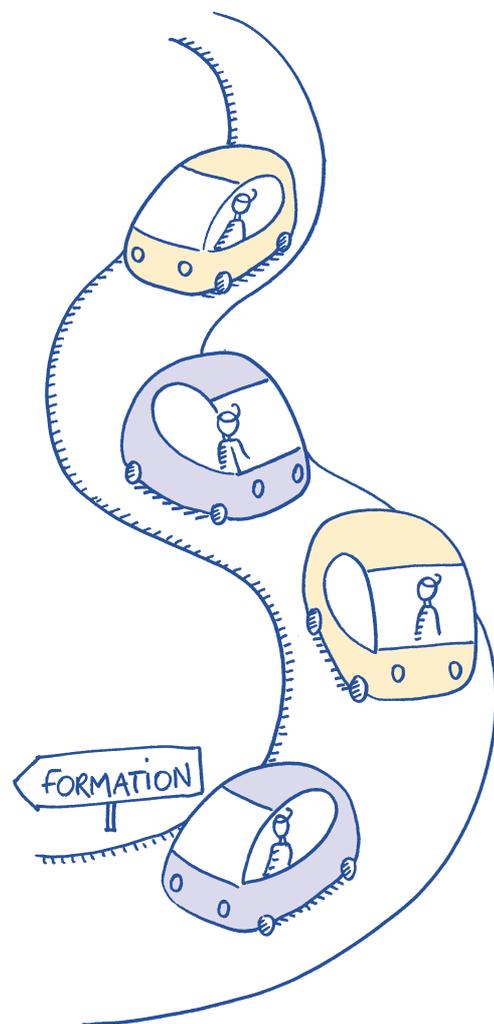
Il aborderait des thèmes trop techniques sans tenir suffisamment compte de la pédagogie et de la psychologie, tout aussi nécessaires à l'apprentissage à la conduite.

La formation au BEPECASER impose encore un profil type de l'élève.

Or, le moniteur est désormais amené à adapter ses méthodes d'apprentissage à chaque élève. Pour ceci, il doit sans cesse remettre en question une pédagogie destinée nécessairement à évoluer.

Le moniteur se doit de développer des compléments pédagogiques : comment connaître et comprendre l'élève - organiser et aménager les conditions d'apprentissage - concevoir, construire et mener à bien des actions éducatives conformément aux objectifs fixés par le Programme National de Formation à la Conduite* - adapter son discours et ses techniques d'apprentissage à l'élève - gérer une salle de code - gérer les difficultés en cas d'échec à l'examen...

* Il répertorie en quatre chapitres, l'essentiel des objectifs auxquels l'élève est censé répondre.

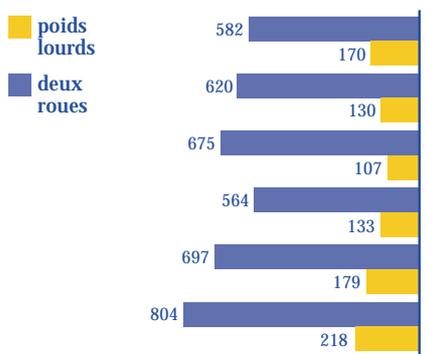


La préparation aux mentions « deux roues » et « poids lourds » peut-elle être incluse dans la formation de base ?

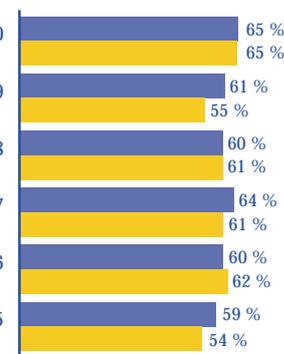
Les conditions requises pour l'inscription à la formation pour la préparation au BEPECASER « deux roues » ou « poids lourds » :

- posséder le BEPECASER,
- être titulaire du permis de conduire de la catégorie A (pour le permis « deux roues »),
- être titulaire du permis de conduire de la catégorie C et D (ou CL) (pour le permis « poids lourds »).

Effectifs formation « poids lourds » et « deux roues » - 1995/2000



Taux de réussite aux examens « poids lourds » et « deux roues » - 1995/2000



Source: INSEE

L'enseignement des permis A (deux roues) et C (poids lourds) implique une grande technicité dans les méthodes d'apprentissage. Le développement de certains réflexes fait appel à des repères

spatiaux auxquels tous les moniteurs ne peuvent pas prétendre avec efficacité, s'ils n'ont pas une parfaite connaissance du véhicule. Aussi, il est préférable que la préparation aux mentions

ne soit pas incluse dans la formation de base. Elle doit pouvoir s'adresser à un public averti, maîtrisant les techniques de pilotage de la moto ou du poids lourd.

Des compétences jugées non adaptées à l'évolution du métier... mais un recours timide à la formation continue

Le recours à la formation continue apparaît pour la plupart des auto-écoles, timide voire inexistant.

Peu conscients des besoins qui les guettent, peu enclins à l'innovation, certains chefs d'entreprises et moniteurs, s'enferment encore dans une routine journalière. L'informatique est par exemple très peu utilisée. Beaucoup regrettent que, par manque de personnels et de temps, il leur soit quasiment

impossible d'assister à ces stages de formation, qui les obligeraient à reporter des leçons de conduite jugées non rattrapables.

Parmi les chefs d'entreprise ayant recours à la formation continue, nombreux la considèrent comme un moyen efficace de fidéliser leurs moniteurs. Ces derniers profiteraient en moyenne, 1 à 2 fois par an, de stages censés appor-

ter une plus-value à leurs compétences. La formation la plus courue concernerait par exemple, « l'animation du rendez-vous pédagogique » (dans le cadre de l'apprentissage à la conduite accompagnée.) Toutefois, à l'image de l'enseignement reçu lors de la préparation au BEPECASER, la formation continue reste, selon eux, trop éloignée des réalités du terrain.

Le recours à la formation continue est donc trop souvent perçu comme une échappatoire, un temps de repos que comme une opportunité pour améliorer des compétences professionnelles.

Des pistes d'amélioration pour la formation des moniteurs et des chefs d'entreprise

Vers la concrétisation d'outils pédagogiques et techniques fiables

Compte tenu des conclusions de cette étude, il conviendra de faire évoluer les formations des moniteurs dans les domaines suivants : la psychologie - la pédagogie et la sécurité routière.

Aujourd'hui, les moniteurs avouent multiplier les stratégies pour s'adapter à une clientèle hétérogène. Des techniques d'approche adaptées et officialisées leur permettraient d'exercer leur métier avec efficacité.

Cette enquête a aussi permis de mettre la lumière sur le retard pris par certains chefs d'entreprises, notamment dans les domaines de la gestion, de l'informatique et du marketing. Il s'agirait avec l'aide de la formation continue, de démontrer au chef d'entreprise l'utilité et l'efficacité de ces outils, avant de l'engager dans une quelconque formation technique.

Auto focus

Directeur de la publication : Yves Terral.

Directeur de rédaction : Philippe Mérel.

Rédaction : Isabelle Espert, Béatrice Jacques.
Observatoire :
Tél. : 02 28 01 08 01

