

N° 2004-0330-01

juin 2006

**BILAN DE LA MISE EN APPLICATION DES PROPOSITIONS DU
RAPPORT DE MAI 2001 DE CLAUDE LIEBERMANN SUR LA
FORMATION INITIALE ET CONTINUE DES INSPECTEURS ET
DELEGUES DU PERMIS DE CONDUIRE ET DE LA SECURITE
ROUTIERE**

Guy DESCOMBES
Ingénieur général des ponts et
chaussées

Henri LEGENDRE
Ingénieur général des
ponts et chaussées

Claude LIEBERMANN
Ingénieur général des ponts et
chaussées





**conseil général
des Ponts
et Chaussées**
Le Vice président

Paris, le 26 juin 2006

Le Vice-président du Conseil général des ponts
et chaussées

à

Monsieur le Directeur de la sécurité et de la
circulation routières

objet : rapport n° 2004-0330-01 sur le bilan de l'application du rapport sur la formation initiale et continue des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (Claude LIEBERMANN CGPC n° 2001-0163-01)

référence : lettre de mission du directeur de la sécurité et de la circulation routières du 16 décembre 2004

affaire suivie par : Claude Liebermann – mission sécurité routière
tél. 01 40 81 21 86
mél. Claude.Liebermann@equipement.gouv.fr

Par la lettre citée en référence, il a été demandé au conseil général des ponts et chaussées de faire le bilan, après trois ans, de la mise en application des recommandations formulées dans le rapport CGPC n° 2001-0163-01 sur la formation initiale et continue des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière. Cette mission a été confiée à Claude LIEBERMANN, ingénieur général des ponts et chaussées, auteur du rapport initial en 2001, associé à Guy DESCOMBES et Henri LEGENDRE, ingénieurs généraux des ponts et chaussées.

Il convient en premier de saluer positivement la volonté d'évaluation des actions entreprises par la DSCR, base de la demande de bilan formulée. Ce bilan a été établi, pour chacune des 32 propositions du rapport, à partir d'une consultation des services intéressés et de plusieurs déplacements pour entendre les responsables et les agents de l'INSERR.

Il fait apparaître une mise en application globale des recommandations rapide et large : sur les 32 recommandations, 15 sont complètement appliquées, 10 le sont partiellement ou vont l'être prochainement. Seules 7 recommandations n'ont pas encore reçu un début de mise en oeuvre. Ce bilan est jugé satisfaisant par les auteurs du rapport.

Le rapport formule 14 recommandations complémentaires pour tenir compte de l'évolution de l'environnement de la formation et du métier des inspecteurs et délégués depuis 2001.

En ce qui concerne le recrutement, il conviendra de mettre en place rapidement un tableau de bord prospectif, glissant et actualisé, des besoins en inspecteurs pour les dix prochaines années. Il sera par ailleurs nécessaire de trancher sur le positionnement des inspecteurs et des délégués par rapport aux autres métiers comparables dans le ministère : faut-il conserver les filières « Sécurité routière » actuelles identifiées ou aller vers une « défiliarisation ». Une telle globalisation des métiers pourrait se révéler utile pour les délégués, compte tenu de leur faible nombre et de leur statut de fonctionnaires de catégorie A. Elle ne semble pas utile en l'état, s'agissant des inspecteurs, compte tenu de la spécificité de leur métier et des relations souhaitables avec les formations et les activités des enseignants de la conduite et de la sécurité routière. Par contre, l'accent devrait être mis beaucoup plus qu'aujourd'hui sur les possibilités de détachement.

En ce qui concerne les formations initiales et continues des délégués et inspecteurs, si les formations initiales sont globalement satisfaisantes, une lacune subsiste pour la formation continue, faible en volume et en qualité. En particulier, comme cela a été fait en 2002 pour la qualification d'inspecteur du permis Poids Lourds, la qualification d'inspecteur du permis A moto pourrait être rendue optionnelle au moment de la formation initiale pour faire l'objet d'une option en formation continue. Cela devrait s'accompagner d'une véritable sensibilisation de tous les inspecteurs aux problèmes spécifiques des motos. Il est proposé en parallèle de renforcer le temps consacré aux fondamentaux du métier, notamment la relation au métier, l'évaluation de la conduite et la sécurité routière pour les inspecteurs, et l'enseignement du management pour les délégués. Le tutorat, encouragé par le rapport de 2001, devrait être développé en qualité, la reconnaissance des engagements spécifiques des tuteurs étant favorisée par des dispositions statutaires ou de rémunération particulières.

Il convient de mettre en place une véritable formation continue des inspecteurs et des délégués, ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent.

En ce qui concerne l'évolution de l'INSERR, le rapport insiste sur les relations partenariales à conforter avec la sous-direction de l'éducation routière et sur la nécessité de doter cet établissement d'un conseil des études.

Il convient par ailleurs de repositionner l'INSERR comme acteur de référence dans le domaine de la formation, des études et de la recherche appliquée pour l'ensemble des activités de sécurité routière. Cela sera facilité par l'application du continuum éducatif qui a pour conséquence des possibilités d'implication au stade avant permis, en liaison avec l'Education nationale, au moment du passage du permis et au long de la vie de conducteur, en particulier pour la récupération des points perdus.

Pour les développements futurs, le Conseil général des ponts et chaussées, Claude LIEBERMANN, Guy DESCOMBES et Henri LEGENDRE en particulier, restent à votre disposition.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site Internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

Signé

Claude MARTINAND

Projet de diffusion du rapport n° 2004-0330-01

- le directeur du cabinet du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
- le secrétaire général du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
- le directeur de la sécurité et de la circulation routières	5 ex
- la directrice générale du personnel et de l'administration	3 ex
- le directeur général de l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR)	2 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- les présidents et les secrétaires de section du CGPC	14 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 11	1 ex
- M. Guy Descombes	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 3-4	1 ex
- M. Henri Legendre	1 ex
- M. Claude Liebermann	3 ex
- archives du CGPC	1 ex

RESUME	5
INTRODUCTION	7
1 DEVENIR DE LA FORMATION	9
<u>PLACER LA FORMATION DANS SON CONTEXTE</u>	9
<u>POURSUIVRE L'AMELIORATION DU RECRUTEMENT</u>	10
<u>Établir un tableau de bord prospectif des besoins en recrutement</u>	10
<u>Poursuivre les actions permettant de valoriser l'image des inspecteurs et délégués</u>	10
<u>Favoriser l'ouverture vers d'autres corps</u>	10
<u>Poursuivre l'amélioration des concours</u>	11
<u>RENDRE LA FORMATION INITIALE DES INSPECTEURS PLUS PERFORMANTE</u>	12
<u>Clarifier les rôles entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre</u>	12
<u>Étudier la possibilité de rendre optionnelles certaines formations lourdes</u>	12
<u>Renforcer le temps consacré aux fondamentaux du métier et privilégier les formations pratiques</u>	13
<u>Redéfinir les modalités de qualification</u>	13
<u>Améliorer le tutorat</u>	14
<u>POURSUIVRE L'ADAPTATION DE LA FORMATION INITIALE DES DELEGUES</u>	15
<u>DEFINIR UNE POLITIQUE DE FORMATION CONTINUE</u>	16
2 EVOLUTION DE L'INSERR	19
<u>INSTITUER DE NOUVEAUX MODES DE TRAVAIL AVEC LA DSCR</u>	19
<u>RENOVER L'ORGANISATION PEDAGOGIQUE</u>	20
<u>Organisation du pôle Formation</u>	20
<u>Choix des formateurs</u>	20
<u>Dispositif d'évaluation</u>	21
<u>Conseil des études</u>	22
<u>POSITIONNER L'INSERR EN TANT QU'ACTEUR DE REFERENCE DE LA FORMATION DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE ROUTIERE</u>	23
<u>Formations sous tutelle du ministère de l'Équipement</u>	23
<u>Perspectives liées au « répertoire raisonné des métiers de la sécurité routière »²⁴</u>	
CONCLUSION	57
L'ENSEMBLE DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT	59
ANNEXES	61
<u>1. LETTRE DE MISSION DU VICE-PRÉSIDENT DU CGPC</u>	61
<u>2. LISTE DES PERSONNES RENCONTREES</u>	65
<u>3. CONTRIBUTION DU SNICA FO</u>	67
<u>4. RESUME DU RAPPORT DU SOUS-GROUPE DE TRAVAIL</u>	69
<u>5. CONCLUSION DU RAPPORT DU CEDIP DE NOVEMBRE 2005</u>	70

RESUME

Le bilan établi de la mise en application des recommandations du rapport de mai 2001 du groupe de travail présidé par Claude Liebermann sur la formation initiale et continue des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière montre une bonne réalisation des objectifs, atteints cependant dans des conditions inégales.

Le résultat est très satisfaisant pour la connaissance des métiers d'inspecteur et de délégué pour lesquels des référentiels ont été établis ou actualisés. Il en est de même pour l'élargissement et l'amélioration du recrutement avec une adaptation des dispositions statutaires et des modalités de concours. C'est également le cas pour la réforme de la formation initiale des inspecteurs qui a été profondément modifiée, dans des directions conformes aux orientations du rapport et dans des délais très brefs. Dans ces domaines, les réformes mises en œuvre ont globalement appliqué les recommandations du rapport.

Le résultat est satisfaisant mais reste partiel pour le rôle de l'ENSERR, devenue INSERR, comme pivot pédagogique de formations renouvées. Cet établissement a fortement contribué à la réforme des formations initiales des inspecteurs et des délégués mais des marges de progrès demeurent. Cette appréciation s'applique également à l'amélioration de la formation initiale des délégués.

Par contre, la mise en place préconisée d'une formation continue ambitieuse pour les inspecteurs et les délégués n'a pratiquement pas été engagée, notamment pour les inspecteurs, malgré quelques initiatives prises. En particulier, l'INSERR ne s'est pas vu confier un rôle de coordination dans ce domaine.

Enfin la mise au point d'un tableau de bord, glissant et régulièrement actualisé, permettant de prévoir les besoins en inspecteurs à moyen terme n'a pas été engagée et reste d'actualité.

Malgré les progrès importants accomplis, de nouvelles pistes d'améliorations existent. C'est l'objet des propositions récapitulées après la conclusion du rapport.

En ce qui concerne le recrutement :

Il convient en premier lieu, comme cela était déjà demandé dans le rapport de mai 2001, de disposer d'une connaissance des besoins en inspecteurs pour les 10 ans à venir, ce qui suppose au préalable d'arrêter un certain nombre d'hypothèses.

Les modalités de recrutement et de formation dépendront en particulier des suites qui seront données aux propositions du rapport de Philippe Estingoy, sur les métiers de l'éducation routière, notamment aux réflexions sur la « défiliatation ».

En phase avec la proposition de ce rapport, la mission considère que l'intégration du corps des délégués dans le corps des attachés présenterait de nombreux avantages, même si elle devrait s'accompagner d'une formation prise de poste lourde.

En revanche, la mission est plus réservée sur l'intégration du corps des inspecteurs dans celui des secrétaires administratifs des services déconcentrés, compte tenu de leur métier très spécifique, compte tenu aussi des relations à développer entre les formations des inspecteurs et celles des enseignants de la conduite. Par contre, il est important de favoriser les détachements dans les deux sens et surtout de permettre une valorisation du métier par la diversification des missions, l'amélioration de l'image et les possibilités de déroulement de carrière. On ne peut actuellement à cet égard que constater le décalage entre des objectifs clairement affichés et la réalité du terrain, qui ne se modifie que très lentement.

En ce qui concerne la formation initiale et continue des inspecteurs :

Il est nécessaire de remettre à plat les relations entre la maîtrise d'œuvre confiée à l'INSERR et la maîtrise d'ouvrage, en précisant les rôles, les missions de chacun et les méthodes de travail. Dans ce domaine, la pratique quotidienne doit être conforme aux principes généraux énoncés.

Sur le contenu de la formation des inspecteurs, la mission propose de renforcer le temps consacré aux fondamentaux du métier (relation métier, évaluation de la conduite, sécurité routière notamment) et de privilégier les formations pratiques.

En revanche, la possibilité de rendre optionnelles certaines formations lourdes, expérimentée pour les formations d'inspecteurs permis poids lourds en application du rapport de 2001, pourrait être étendue au permis A moto et aux qualifications correspondantes. Il ne faut cependant pas négliger l'importance d'une sensibilisation de tous les inspecteurs aux problèmes spécifiques des motos, indispensable pour améliorer la compréhension des relations entre les automobilistes et les motards.

Les périodes de tutorat, qui constituent des temps forts de la formation, devraient être améliorées, ce qui nécessite une reconnaissance de cette mission, de façon statutaire ou par l'octroi de primes spécifiques). Les modalités de qualification mériteraient également d'être revues et rendues plus rigoureuses.

L'objectif de mettre en place une formation continue ambitieuse doit être poursuivi, principalement dans sa dimension qualitative, notamment par l'élaboration d'un plan pluriannuel établi en synergie avec la formation initiale et en y associant l'INSERR.

En ce qui concerne le devenir de l'INSERR :

Outre les relations partenariales nécessaires aux différents niveaux avec la Sous-Direction de l'Education Routière, les propositions concernent la rénovation de l'organisation pédagogique avec l'organisation du pôle formation, le choix des formateurs, le Conseil des études et la mise en place d'un dispositif d'évaluation de toutes les actions.

Mais, compte tenu de la baisse du nombre des inspecteurs à former dans les prochaines années en formation initiale, il est indispensable de mener une réflexion sur l'évolution de son activité et de le repositionner en tant qu'acteur de référence de la formation dans le domaine de la sécurité routière.

L'INSERR pourrait en particulier intervenir dans des domaines nouveaux, pour la formation des contrôleurs des transports terrestres, comme proposé dans le rapport « Mission d'analyse prospective des conditions d'exercice de l'activité des contrôleurs des transports terrestres », mais également pour la mise en place de modules communs de formation aux enseignants de la conduite et aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, comme proposé dans le rapport « la rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière », ou pour les formations d'experts accompagnant les nouvelles procédures relatives aux véhicules gravement endommagés.

Les travaux engagés par le nouveau conseil scientifique de l'INSERR pour établir un répertoire raisonné des métiers de la sécurité routière devraient permettre également d'élaborer un projet à moyen terme.

En outre, afin d'affirmer sa vocation d'acteur de référence en matière de sécurité routière, l'INSERR devra développer ses différentes activités de formation, d'études, de recherche appliquée et d'animation des réseaux de sécurité routière, dans les trois directions fondamentales de l'éducation routière :

- l'apprentissage et l'organisation des examens avant la période du permis, en appui des services de l'Education nationale,
 - l'apprentissage et l'organisation des examens pendant la période des permis, inspecteurs et enseignants de la conduite, pour les formations initiales et continues,
- le suivi des connaissances au long de la vie de conducteur, récupération des points perdus, questions liées au vieillissement...

INTRODUCTION

Le présent rapport expose les résultats des travaux de la mission ayant pour objet d'établir un bilan de la mise en application du rapport dit « LIEBERMANN » de mai 2001 sur la formation initiale et continue des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (rapport CGPC n° 2001-0163-01).

Cette mission avait été diligentée par le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) par note en date du 10 juin 2005, qui faisait suite à la demande formulée par le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) dans un courrier du 16 décembre précédent ; ces pièces sont jointes en annexe 1.

Dans ce courrier le Directeur rappelait que le rapport de mai 2001 formulait trente-deux propositions articulées autour de huit objectifs et indiquait que ses services avaient, en application des recommandations du document, mis en œuvre parallèlement à la déconcentration du service des examens du permis de conduire, une réforme profonde de la formation initiale visant à en améliorer la qualité et à ouvrir plus largement le champ des métiers de délégués et d'inspecteurs à l'intérieur de l'administration.

Il demandait par conséquent qu'il soit procédé à l'évaluation du dispositif mis en place.

Après la production de premiers éléments par les services de la DSCR, les travaux de la mission se sont principalement organisés autour d'entretiens avec, d'une part, cette direction et celle en charge de la gestion des corps des délégués et des inspecteurs, la Direction Générale du Personnel et de l'Administration, DGPA et, d'autre part, l'établissement en charge de leur formation initiale, l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR). La liste des personnes rencontrées est jointe en annexe 2.

Elle a, en outre, rencontré les organisations syndicales, dont l'une d'entre elles, le SNICA FO a fourni une contribution jointe en annexe 3

La mission a par ailleurs exploité un certain nombre de documents existants ou établis dans la perspective ou à l'issue de ses entretiens. Cela l'a notamment conduite à prendre connaissance du rapport du sous-groupe de travail sur les métiers de l'éducation routière présidé par M. Philippe ESTINGOY et du rapport *Évaluation de l'impact de la formation initiale des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur leurs pratiques professionnelles* de novembre 2005 élaboré par le Centre d'Évaluation, de Documentation et d'Innovation Pédagogiques (CEDIP).

On trouvera en annexes 4 et 5 un résumé de ces deux rapports.

Un bilan formel de la mise en oeuvre de chacune des trente-deux propositions a été effectué et est présenté sous la forme de fiches comportant trois parties, la proposition, les éléments apportés par les documents ou entretiens et les commentaires de la mission.

La synthèse de ces fiches permet d'apprécier le degré et les conditions de réalisation des huit objectifs du rapport.

I) « Connaître les métiers d'inspecteur et de délégué »

L'objectif a été globalement atteint. Des référentiels détaillés de compétences ont été établis puis actualisés. Pour être plus opérationnels ils devront être complétés en distinguant ce qui relève de la formation initiale et de la formation continue et en précisant les niveaux de compétences recherchés pour chaque type de formation (connaissance, maîtrise, etc.)

II) « Prévoir les besoins en inspecteurs à moyen terme »

L'objectif n'est que partiellement atteint. Un tableau de bord précis des effectifs a été récemment mis au point et des bilans de gestion sont régulièrement établis avec les prévisions de départ en retraite. Mais un tableau de bord prospectif des besoins à moyen terme n'est pas encore disponible.

III) « Élargir et améliorer le recrutement »

Cet objectif a été globalement atteint. Les dispositions statutaires pour favoriser les détachements ont été mises en place mais sont peu utilisées. En revanche un nombre relativement important d'agents de France Telecom ont été intégrés, ce qui a posé un certain nombre de problèmes compte tenu de la diversité des profils de ces agents. Le concours externe d'IPCSR a été profondément modifié conformément aux propositions du rapport de mai 2001 et un concours interne a été organisé dès 2002. Les concours donnent globalement satisfaction après des mises au point régulières. Le concours pour le recrutement des délégués a également été adapté mais l'on peut s'interroger sur la pertinence de le maintenir.

IV) « Faire de l'ENSERR le pivot pédagogique de formations renouvelées »

L'objectif a été atteint dans la mesure où l'INSERR s'est vu confier la compétence de maître d'œuvre pour l'ensemble des formations initiales, a mis en place l'organisation pédagogique préconisée, à l'exception du conseil des études, et a procédé aux travaux d'aménagement des bâtiments. Un problème important demeure qui est celui de la répartition exacte des rôles entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre.

V) « Réformer la formation initiale des inspecteurs »

Cet objectif a bien été mis en œuvre avec de profondes modifications du dispositif antérieur et en particulier la désignation comme maître d'œuvre de l'INSERR par arrêté du 1 juillet 2003. Malgré des adaptations régulières, différentes pistes de progrès méritent d'être étudiées.

VI) « Améliorer la formation initiale des délégués »

Cet objectif a été globalement atteint, avec la mise en place d'un dispositif officialisé par l'arrêté ministériel du 24 janvier 2004 qui prévoit, outre l'enseignement commun, un enseignement complémentaire individualisé fonction du bilan établi pour chaque stagiaire ; la dimension « management » reste à améliorer, malgré les efforts engagés.

VII) « Mettre en place une formation continue ambitieuse pour les inspecteurs et les délégués »

Cet objectif était doté d'un indicateur, à savoir le nombre de jours de formation continue par an et par agent qu'il était proposé de faire passer à 7 jours en 2005 : le bilan quantitatif, qui est satisfaisant pour les délégués avec 5,6 jours, l'est nettement moins pour les inspecteurs avec 2,9 jours ; par ailleurs la proposition visant à confier à l'INSERR un rôle particulier de coordination pour la formation continue, en particulier dans le champ de la sécurité routière n'a pas été mise en œuvre.

VIII) « Assurer l'évaluation et l'adaptation permanentes du nouveau dispositif » L'objectif n'a été que partiellement réalisé : la DCSR a fait réaliser par le CEDIP une évaluation de l'impact de la formation initiale des délégués et des inspecteurs sur leurs pratiques professionnelles (rapport de novembre 2005) ; L'INSERR ne s'est en revanche pas doté d'un dispositif d'évaluation des formations et les questions de formation ne figurent pas parmi les thèmes étudiés par le Conseil National de la Sécurité Routière depuis son installation en octobre 2001.

Les travaux de la mission se sont situés, comme le souhaitait le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières, dans une perspective d'avenir et certains points, comme l'organisation de la formation continue, la nature des relations entre la DCSR et l'INSERR et le positionnement général de celui-ci dans le champ de la formation en matière de sécurité routière méritent des développements particuliers.

La synthèse ci-dessus et les fiches correspondantes ont donc été complétées par des considérations regroupées en deux parties.

La première traite du devenir de la formation des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, dans un contexte marqué par la réorganisation des services déconcentrés de l'Équipement et la mise en œuvre de la LOLF.

La seconde traite du devenir de l'INSERR, dans un contexte marqué par une diminution sensible du nombre d'inspecteurs devant être accueillis en formation initiale et une évolution prévisible du réseau Formation de l'Équipement.

1 DEVENIR DE LA FORMATION

PLACER LA FORMATION DANS SON CONTEXTE

Comme indiqué précédemment le contexte de la formation des délégués et des inspecteurs évolue et continuera à évoluer. Les formations devront donc être adaptées.

Le nouveau cadre de la LOLF va nécessiter de recalibrer le dispositif national de formation et notamment de redéfinir les rôles respectifs de la DGPA et des directeurs de programmes aussi bien en terme de maîtrise d'ouvrage que de financement.

Pour les formations des inspecteurs et des délégués, il sera en particulier nécessaire de préciser les rôles respectifs de la DGPA, de la DSCR et des DDE et de veiller à la cohérence globale du dispositif et à la répartition des financements entre ceux qui relèvent du programme « soutien », et ceux qui relèvent du programme « Sécurité routière ».

Les évolutions éventuelles des parcours professionnels aussi bien des délégués que des inspecteurs, dans l'objectif de diversifier à la fois les recrutements et les métiers, justifieront une adaptation des formations, aussi bien en formation initiale qu'en formation continue.

Les transferts de compétences, la création des directions interrégionales des routes (DIR) et la réorganisation des services qui en résulte vont modifier les conditions d'intervention des DDE dans le domaine de la sécurité routière et provoquer normalement une implication plus forte de l'encadrement du deuxième niveau (service) et de la direction. Les DDE ont vocation à développer, sous de nouvelles formes, leur rôle d'appui aux préfets pour la politique de sécurité routière. Les compétences devront donc être développées et adaptées.

Les travaux engagés par la DGPA avec les directions d'administration centrale ont permis à la DSCR de présenter les orientations du programme « Sécurité routière » pour les compétences et la formation en janvier dernier. Elles constituent une base intéressante de réflexion.

Quelles que soient les évolutions, les métiers de délégués ou d'inspecteurs font appel à des connaissances et des compétences particulières qui nécessiteront des formations spécifiques lourdes.

POURSUIVRE L'AMELIORATION DU RECRUTEMENT

ÉTABLIR UN TABLEAU DE BORD PROSPECTIF DES BESOINS EN RECRUTEMENT

Un tableau de bord précis des effectifs des IPCSR a été établi par le bureau ER2 de la DCSR en liaison avec la DGPA. Il permet d'avoir un suivi de l'affectation des inspecteurs en poste et de définir celle des nouveaux, en rééquilibrant les plans de charge dans les départements.

Ce rééquilibrage, devrait théoriquement être atteint en 2006, mais en pratique il ne le sera que partiellement pour les principales raisons suivantes :

- le nombre et l'éloignement des centres d'examen qui entraînent des temps de déplacement et des emplois du temps partiels de certains inspecteurs ;
- les taux de réussite aux examens, qui influent sur les besoins en inspecteurs ;
- les surnombres dans certains départements notamment ruraux.

Le bureau ER2 a établi pour chaque département l'effectif des IPCSR nécessaires pour assurer la mission examen.

La bonne utilisation des moyens humains disponibles varie en fonction de la qualité du management des délégués, certains d'entre eux ayant tendance à surévaluer les charges prévisionnelles.

Ce constat confirme la nécessité de porter une attention particulière à la pratique du management des délégués à la fois en formation initiale et en formation continue, pour assurer une gestion efficace de la cellule et pour effectuer les contrôles hiérarchiques adaptés

En tout état de cause, il n'existe actuellement pas de tableau de bord permettant de connaître de manière fiable les besoins prévisionnels en inspecteurs pour les années à venir. Son élaboration a été engagée par la DCSR/ER2 et doit se poursuivre en liaison avec la DGPA qui dispose de bilans de gestion régulièrement actualisés.

Les besoins évalués seront très dépendants des hypothèses retenues (suites données au rapport du groupe de travail sur les métiers de l'éducation routière présidé par Philippe ESTINGOY, diversification des missions, taux de réussite aux examens évolution de l'organisation...)

Recommandation n° 1

Établir rapidement un tableau de bord prospectif des besoins en inspecteurs pour les années à venir après avoir arrêté les hypothèses à retenir.

POURSUIVRE LES ACTIONS PERMETTANT DE VALORISER L'IMAGE DES INSPECTEURS ET DÉLÉGUÉS

Des actions ont été engagées pour faire connaître le métier d'inspecteur, notamment par la diffusion d'une plaquette, mais ce n'est pas suffisant. Il paraît essentiel de poursuivre l'amélioration de l'image du métier en développant un nouveau type de relation avec les enseignants de la conduite, comme le préconise le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de juillet 2005, *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*, en améliorant la qualité des relations avec les candidats, en diversifiant les missions et peut-être surtout en permettant des déroulements de carrière plus variés.

FAVORISER L'OUVERTURE VERS D'AUTRES CORPS

Les dispositions statutaires ont bien été mises en place, mais sont peu utilisées, à l'exception de l'intégration d'agents de France Télécom.

Les métiers de délégué ou d'inspecteur nécessitent des compétences spécifiques qui justifieront des formations adaptées et des durées dans l'emploi suffisantes, mais il paraît important que des agents d'autres corps puissent être détachés, et surtout que les inspecteurs et les délégués puissent, s'ils le souhaitent exercer d'autres missions au sein du ministère. Les mobilités géographiques ou fonctionnelles ont montré leur intérêt.

POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES CONCOURS

Les concours externe et interne d'inspecteur ont été profondément adaptés en reprenant la plupart des propositions du rapport de mai 2001. Ils paraissent globalement donner satisfaction après des mises au point régulières, notamment pour ce qui concerne l'épreuve de circulation et de sécurité routière (fonctionnement en binôme des examinateurs, un délégué et un IPCSR, mise en place d'une réunion de préparation, établissement d'une fiche d'évaluation).

La proposition relative au recours à un psychologue n'a pas été mise en œuvre ; il est vrai qu'il s'agit d'une disposition jusqu'à présent peu usitée dans les concours de la fonction publique et qui a posé un certain nombre de difficultés, notamment dans le choix des intervenants.

Des réunions préparatoires des jurys d'oraux seraient souhaitables pour préciser les critères d'évaluation et assurer la formation des nouveaux examinateurs.

En ce qui concerne le concours externe de délégué, on peut s'interroger sur l'intérêt de le maintenir compte tenu du faible nombre des postes à pourvoir.

Plus globalement et comme le propose le sous-groupe de travail présidé par Philippe ESTINGUOY, une intégration du corps des délégués dans le corps des attachés administratifs mériterait d'être étudiée. Si la réponse était négative on pourrait envisager un concours commun des délégués et des attachés, les spécificités du métier de délégué étant prises en compte au niveau de la formation lourde préalable à l'intégration dans le corps.

RENDRE LA FORMATION INITIALE DES INSPECTEURS PLUS PERFORMANTE

Depuis la remise du rapport de mai 2001 les modalités de la formation initiale des inspecteurs ont été profondément modifiées et ont fait l'objet d'adaptations permanentes. Malgré cela des évolutions apparaissent souhaitables, voire nécessaires.

CLARIFIER LES RÔLES ENTRE MAÎTRE D'OUVRAGE ET MAÎTRE D'ŒUVRE

Comme il est recommandé dans le rapport la maîtrise d'œuvre de la formation initiale a été confiée à l'INSERR par arrêté du 1er juillet 2003.

Mais il ressort clairement de l'ensemble des entretiens qu'un des problèmes rencontrés depuis plusieurs années est le manque de clarté dans les rôles respectifs du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre et peut-être surtout dans la qualité de leurs relations.

Décrites comme longtemps conflictuelles par plusieurs des interlocuteurs de la mission, ces relations semblent s'être améliorées à la suite notamment de changement de personnes, mais les directions se doivent de développer des actions visant à la création d'un véritable cadre de travail partenarial. Ce point est repris dans la partie du rapport relative au devenir de l'INSERR (cf. infra B.1).

Sur un plan technique, bien qu'un document ait été établi par la DSCR pour formaliser le rôle des différents acteurs de la formation, document reprenant les orientations contenues dans les documents diffusés par la DPSM, et notamment le *Guide de référence de la formation* de juin 2004 on ne peut que constater, qu'en pratique, les rôles ne sont pas conformes à ce qu'ils devraient être.

La DSCR, sans doute pour des raisons historiques et par manque de réponses conformes à ses souhaits de la maîtrise d'œuvre a eu tendance à s'impliquer fortement au-delà du rôle légitime du maître d'ouvrage dans le montage des formations.

Recommandation n° 2

Redéfinir de manière très opérationnelle les rôles respectifs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre en précisant les missions de chacun aux différentes phases de la formation et les étapes de validation.

Au niveau de la maîtrise d'ouvrage de la formation il serait également souhaitable que soient clarifiées et précisées les responsabilités de la DSCR et de la DGPA en intégrant les nouvelles responsabilités du directeur du programme sécurité routière dans le cadre de la réforme budgétaire.

ÉTUDIER LA POSSIBILITÉ DE RENDRE OPTIONNELLES CERTAINES FORMATIONS LOURDES

Conformément aux propositions du rapport de mai 2001, la qualification aux permis professionnels est devenue optionnelle. La qualification des IPCSR stagiaires continue à être organisée lors de la formation initiale lorsque ceux-ci sont déjà titulaires des permis ou d'un permis du groupe lourd, ce qui permet de valoriser et rentabiliser les compétences acquises avant l'entrée en formation initiale. La qualification au groupe lourd a parallèlement été inscrite au programme de formation continue de la filière éducation routière.

La qualification au permis A moto doit toujours être obtenue à la sortie de la formation à l'INSERR. Mais on peut s'interroger sur l'intérêt de maintenir cette disposition. En effet on constate que cette obligation a pour conséquence d'alourdir la formation et que certains stagiaires ont des difficultés à l'obtenir alors qu'ils ne l'utiliseront pas par la suite. Un minimum de pratique de la moto paraît d'ailleurs nécessaire pour pouvoir évaluer de manière pertinente les épreuves.

Comme pour le groupe lourd, les inspecteurs qui sont déjà titulaires du permis A devraient pouvoir être qualifiés pour ce permis dans le cadre de la formation initiale avec le même objectif de valoriser et rentabiliser les compétences acquises avant la formation.

Les inspecteurs qui le souhaitent devraient par ailleurs pouvoir passer ce permis moto et se qualifier dans le cadre de la formation continue.

Il sera toutefois nécessaire que les stagiaires continuent à avoir une pratique minimum de la moto en circulation pour bien appréhender les relations « automobiliste/motard ». Si cette proposition était retenue il conviendrait d'évaluer ses conséquences en terme de gestion et d'affectation des inspecteurs.

Avec le même objectif d'allègement de la formation initiale et d'efficacité, les modules relatifs au permis des handicapés pourraient se limiter à une information générale. En revanche une formation continue spécialisée devrait être mise en place pour ceux qui souhaitent pouvoir intervenir pour cette population spécifique.

Recommandation n° 3

Préciser le contenu de la formation initiale en étudiant la possibilité de rendre optionnels certains modules comme le permis et la qualification au permis A ou le permis des handicapés.

RENFORCER LE TEMPS CONSACRÉ AUX FONDAMENTAUX DU MÉTIER ET PRIVILÉGIER LES FORMATIONS PRATIQUES

Le référentiel de compétences récemment actualisé constitue une base de travail importante permettant de repérer les compétences nécessaires pour accomplir dans de bonnes conditions les principales activités du métier d'inspecteur.

Compte tenu de son caractère exhaustif, il serait cependant nécessaire de préciser ce qui relève de la formation initiale et de la formation continue et, au niveau de chaque type de formation, ce qui relève de la sensibilisation par rapport à ce qui relève de la connaissance approfondie.

D'une manière générale il paraît nécessaire de renforcer les enseignements de base et de leur donner une dimension très pratique.

C'est notamment le cas pour les modules « relationnels métiers » et « évaluation conduite » principalement dans la dimension de leur harmonisation entre inspecteurs qui justifient une attention particulière dans la mesure où c'est sur ces deux thèmes que les principales difficultés sont rencontrées par la suite.

Il paraît également essentiel de renforcer les modules permettant aux inspecteurs d'avoir une solide culture en matière de sécurité routière, nécessaire pour leur mission d'examineur et celle plus large et restant, pour une grande partie, à construire d'acteur de la sécurité routière.

Recommandation n° 4

Préciser parmi les compétences nécessaires celles qui relèvent de la formation initiale et de la formation continue, de connaissances approfondies ou de sensibilisation. Renforcer le temps consacré aux fondamentaux du métier.

REDÉFINIR LES MODALITÉS DE QUALIFICATION

Les modalités actuelles de qualification n'apparaissent pas satisfaisantes et manquent de rigueur. Cela est en particulier constaté pour la qualification au permis lourd effectué par différents organismes sans un cadrage permettant de s'assurer de l'homogénéité des évaluations de qualification. Pour le permis B des améliorations sont également souhaitables, certains « qualificateurs » manquant d'expérience.

Recommandation n° 5

Engager une étude visant à redéfinir les modalités de qualification aux différents permis (bilan de la situation actuelle, établissement d'un référentiel, mise en place de formations et éventuellement de procédures de certification).

AMÉLIORER LE TUTORAT

La formation initiale des inspecteurs est une formation par alternance disposition originale proposée dans le rapport de mai 2001. Elle comporte actuellement deux périodes de trois semaines d'alternance.

La première période intervient après que les stagiaires aient étudié les matières constituant le cœur du métier : procédures administratives, procédures d'évaluation au permis B et initiation à l'épreuve théorique.

La deuxième période d'alternance est prévue après environ quatre nouvelles semaines de formation au cours desquelles les stagiaires sont qualifiés pour délivrer les permis de catégories A et B. Pour les quelques stagiaires qui ont échoué lors de ces épreuves, la qualification est reportée en fin de formation après la deuxième alternance.

Globalement le dispositif actuel convient au plus grand nombre.

Au cours de leur alternance, les stagiaires sont placés sous l'autorité d'un ou de plusieurs tuteurs, qui ont vocation à les aider dans l'approche pratique du métier et confronter leurs connaissances aux réalités du terrain.

Des initiatives ont été prises pour améliorer le dispositif avec notamment l'élaboration d'un livret de suivi de la formation et l'organisation en 2005 de réunions de sensibilisation des tuteurs.

Mais le dispositif repose sur la qualité des tuteurs dont la désignation pourrait être améliorée et la reconnaissance de cette mission spécifique mise en place.

Recommandation n° 6

Faire un bilan du fonctionnement de la phase d'alternance et examiner la possibilité de désigner des tuteurs expérimentés et disposant des qualités pédagogiques souhaitables.

Mettre en place une reconnaissance de cette mission sous une forme à déterminer (statutaire et/ou prime).

POURSUIVRE L'ADAPTATION DE LA FORMATION INITIALE DES DELEGUES

Comme pour les inspecteurs le référentiel des délégués a été complété. Il précise l'ensemble des compétences nécessaires pour exercer ce métier.

Compte tenu de la diversité d'origine des stagiaires et de leur nombre très réduit, la formation mise en place par l'INSERR, qui a été chargée de sa maîtrise d'œuvre, est effectivement personnalisée et adaptée à chaque situation.

Le programme 2005 a été remanié à la suite des conclusions d'un groupe de travail DSCR/INSERR/délégués et des fiches pédagogiques ont été rédigées.

Les deux séquences de formation à l'ENTPE, conjointes avec les attachés administratifs sont utiles. Il en est de même du projet professionnel élaboré dans le cadre du travail de fin d'études. Il pourrait être intéressant de faire participer un représentant de l'INSERR au comité d'audition.

La solution retenue en 2005 de faire suivre durant trois mois au seul « vrai externe » la formation initiale des inspecteurs paraît adaptée. Il est en effet important que les délégués aient une très bonne connaissance de la pratique des examens et puissent occasionnellement être examinateurs pour être mieux à même d'apprécier les évaluations pratiquées par leurs inspecteurs et vérifier leur homogénéité.

Comme pour les inspecteurs il conviendra de préciser au niveau du référentiel les compétences qui relèvent de la formation initiale et de la formation continue et d'assurer une bonne complémentarité entre les deux.

C'est naturellement la dimension « management » qui est à rendre prioritaire pour permettre aux délégués d'assumer pleinement leur responsabilité de chef de cellule éducation routière.

En interne le délégué doit pouvoir animer et contrôler une équipe parfois importante en ayant une bonne connaissance des différents outils disponibles et des réponses concrètes à apporter à certaines situations.

En externe il doit être à même d'être un acteur et éventuellement un animateur de la politique locale de sécurité routière, d'établir des relations constructives avec les écoles de conduites et de gérer les relations parfois conflictuelles avec des usagers.

Il convient, par ailleurs, en les dotant de moyens de secrétariat, d'alléger les tâches administratives des délégués pour qu'ils puissent consacrer davantage de temps à leurs missions essentielles. Ceci devrait, en outre, s'inscrire dans une perspective de rattachement des cellules de répartition des préfectures aux DDE, proposition contenue dans le rapport de l'Inspection Générale de l'Administration et du Conseil Général des Ponts et Chaussées de décembre 2004, *La répartition des attributions entre préfectures et directions départementales de l'Équipement, Organisation des examens du permis de conduire et réglementation des établissements et des professionnels de l'enseignement de la conduite*.

Recommandation n° 7

Développer et rendre très opérationnels les modules relatifs au management, notamment l'animation d'équipes et le contrôle hiérarchique interne.

DEFINIR UNE POLITIQUE DE FORMATION CONTINUE

C'est sur ce thème que les propositions du rapport ont été les moins suivies.

L'objectif de faire passer, d'ici 2005, le nombre de jours de formation continue des inspecteurs et des délégués à 7 jours par an et par agent est loin d'être atteint surtout pour les inspecteurs, même si l'on observe une évolution positive.

Les statistiques disponibles sur le bilan 2004 sont en effet les suivantes :

- 5,59 jours/délégués/an ;
- 2,91 jours/IPCSR/an

Ce nombre de jours de formation se décompose :

- en jours de « formation métier » (programme DSCR-ER) :
 - 3,44 jours/délégués/an
 - 2 jours/IPCSR/an
- en jours de « formation généraliste » (DDE) :
 - 2,15 jours/délégué/an
 - 0,91 jour/IPCSR/an

Ce nombre de jours de formation est relativement faible pour les IPCSR d'autant qu'une partie importante (1558/2251) est consacrée aux formations lourdes (formation au groupe lourd) qui ne concernent qu'un certain nombre d'inspecteurs et influent fortement sur les statistiques qui ne sont pas représentatives pour la plupart des agents de l'effort fait en matière de formation continue.

Il serait intéressant d'avoir une vision plus fine et qualitative, et en particulier de connaître le nombre d'agents qui n'ont pas suivi de formation depuis 2 ou 3 ans.

C'est le rôle de la hiérarchie immédiate, sous le contrôle des niveaux supérieurs (cf. supra A.1), que d'assurer un suivi et de déterminer les besoins en formation notamment lors des entretiens d'évaluation.

De même l'INSERR ne s'est pas vu confier un rôle particulier de coordination pour la formation continue des inspecteurs et des délégués, la DSCR préférant qu'il concentre ses moyens sur la formation initiale.

En revanche, des stages longs ont bien été proposés pour les permis et qualifications au groupe lourd, suivi d'enseignement des écoles de conduite, conception et animation d'actions de sécurité routière.

Depuis la remise du rapport de mai 2001, la DSCR établit chaque année un programme de formation continue qui est adressé aux DDE et qui figure également sur l'intranet de la DSCR-ER.

En 2005 quatre grands domaines avaient été identifiés :

- permis de conduire (professionnaliser et accompagner les évolutions) ;
- animation ;
- relations avec les écoles de conduite et les centres agréés permis à point ;
- informatique.

Le programme 2006 a été établi en reprenant ces domaines et son budget est en augmentation.

Comme indiqué précédemment le programme de formation continue doit être établi en complémentarité avec la formation initiale.

Il doit par ailleurs accompagner les évolutions, ce devra notamment être le cas pour le nouveau dispositif de suivi de l'enseignement des écoles de conduite et surtout le nouveau dispositif d'évaluation des candidats avec la mise en place d'un guide pour l'examineur, remplaçant l'instruction de 1993 et d'un nouveau certificat d'examen du permis de conduire (CEPC) qui sera remis à chaque candidat en présentant un bilan global de l'examen, lisible par tous.

Cette réforme devrait permettre de rendre plus homogène les évaluations entre inspecteurs, ce qui constitue un objectif de progrès essentiel. L'évaluation de la nouvelle épreuve pratique de l'examen du permis de conduire à 35 minutes a en effet mis en évidence qu'aussi bien les enseignants et

exploitants d'écoles de conduite que les candidats estimaient que les résultats étaient différents suivant les examinateurs.

Dans le cadre du continuum éducatif il paraît également important que les délégués et les inspecteurs puissent intervenir dans des actions de sensibilisation des jeunes dans les établissements scolaires soit pour aider à la formation des enseignants, soit pour intervenir directement. Un accompagnement en formation continue est nécessaire.

Les chefs de service en charge des cellules éducation routière dans le cadre des nouveaux organigrammes des DDE devraient davantage que pour le passé, où ils avaient en général également en charge l'exploitation de la route, avoir un rôle d'animation et de contrôle hiérarchique renforcé dans le domaine de la sécurité routière. Il conviendra d'accompagner ces évolutions par de la formation continue.

Recommandation n° 8

Élaborer un plan triennal de formation continue, établi en synergie avec la formation initiale et en y associant l'INSERR.

Permettre une actualisation régulière des connaissances en fonction de l'évolution de la réglementation, de la politique de sécurité routière ou des techniques.

Améliorer la diffusion des avis de stages pour qu'ils soient connus, et connus suffisamment tôt des inspecteurs.

Mieux prendre en compte les besoins des cellules éducation routière dans les plans de formation des DDE.

Renforcer la formation continue pour les chefs de service en charge des cellules éducation routière.

2 EVOLUTION DE L'INSERR

INSTITUER DE NOUVEAUX MODES DE TRAVAIL AVEC LA DSCR

Comme cela est indiqué supra (cf. A.3.1), la mission a été frappée par la mauvaise image attachée à la nature des relations entre les services de la DSCR et l'INSERR.

Cette situation est paradoxale dans la mesure où, d'une part, la lecture des comptes rendus des assemblées générales et les entretiens que les membres de la mission ont pu avoir à diverses occasions avec le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières montrent l'importance que celui-ci attache à l'Institut, en souhaitant notamment qu'il devienne la « Maison des inspecteurs » et où, d'autre part, il existe depuis plusieurs années un Comité de Pilotage, qui associe le Sous-Directeur de l'Éducation Routière et le Directeur Général de l'INSERR et leurs collaborateurs, ainsi que des représentants de la Direction Générale du Personnel et de l'Administration. Les différents interlocuteurs de la mission ont, par ailleurs, s'agissant de la répartition des rôles entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre, tout fait référence au *Guide de référence de la formation* de la DPSM de juin 2004.

Il y a vraisemblablement aujourd'hui un phénomène de rémanence et un décalage entre la situation réelle et l'image véhiculée.

La mission considère cependant que les choses ne peuvent rester en l'état et que la direction de l'INSERR se doit, d'une part de mettre en oeuvre ou présenter au Conseil d'Administration les mesures visant à améliorer son ingénierie pédagogique (cf. infra B.2) et, d'autre part de prendre, au-delà des préconisations contenues dans le rapport d'évaluation du CEDIP, des initiatives allant dans le sens d'un développement des synergies.

Elle pourrait ainsi, proposer l'organisation de séminaires annuels communs à la DSCR et à l'INSERR, avec une animation confiée à une « tierce personne », le premier séminaire ayant pour thème central le bilan et les perspectives de la formation

Recommandation n° 9

Prendre des initiatives visant à la création de véritables relations partenariales entre les différents niveaux de la Sous-Direction de l'Éducation Routière et l'INSERR.

Proposer, dans ce cadre, l'organisation de séminaires annuels communs portant sur les différents aspects de la formation.

RENOVER L'ORGANISATION PEDAGOGIQUE

Comme cela ressort du bilan de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001, l'organisation pédagogique mérite aujourd'hui d'être complétée ou revue dans ses différentes composantes, à savoir l'organisation du pôle Formation, le choix des formateurs et le dispositif d'évaluation.

Ces questions n'étant pas propres à l'INSERR, la mission s'est intéressée au fonctionnement d'organismes présentant des analogies en termes de missions (formation initiale et continue d'agents de catégorie B notamment) et d'organisation de l'enseignement (absence de corps enseignant permanent et appel à de nombreux formateurs internes de l'Équipement).

C'est notamment le cas de l'Établissement de Valenciennes de l'École Nationale des Techniciens de l'Équipement, auquel il est fait référence à plusieurs reprises dans le présent chapitre.

ORGANISATION DU PÔLE FORMATION

L'organisation préconisée dans le rapport de mai 2001 a été mise en place avec un organigramme comportant un responsable de pôle, un directeur des stages et quatre départements : « relations humaines », « droit et administration », « conduite » et « sécurité routière ».

Le département « droit et administration » a jusqu'à présent été pris en charge directement par le responsable de pôle. Le département « sécurité routière » n'a plus de responsable et la thématique correspondante a été prise en charge en 2005 par le responsable du département « conduite ».

Les travaux de la mission, la lecture du rapport d'évaluation du CEDIP et la rencontre avec les organisations syndicales ont, par ailleurs, fait ressortir un certain nombre de problèmes, comme l'importance des temps qualifiés de « morts » ou de « libres » par les différentes parties.

Consciente de ces différents problèmes, la direction s'interrogeait fin 2005, au-delà de la mise en œuvre de mesures ponctuelles, sur la nécessité de maintenir une organisation par départements ; elle a ainsi évoqué une autre solution, liée aux évolutions futures du champ de compétences de l'INSERR, consistant à mettre en place des équipes ressources faisant appel à un réseau extérieur de compétences sollicité « au coup par coup ».

Il n'appartient pas à la mission de se substituer à l'INSERR dans ses réflexions sur la future organisation ; elle se doit, en revanche, de souligner qu'une organisation par départements présente l'avantage de permettre, en externe, l'affichage des domaines de compétences et, corrélativement, l'identification des responsables, dont la « notoriété » influe sur celle de l'établissement, et ce vis-à-vis tant des intervenants que des publics potentiels.

La mission signale, par ailleurs, quelques points auxquels une attention particulière devra être portée :

- conception et réalisation de l'ingénierie pédagogique des formations ;
- animation du réseau des intervenants ;
- réalisation des emplois du temps ;
- suivi et évaluation des formations ;
- centre de ressources (documentation et formation en ligne)

Recommandation n° 10

Mener une réflexion sur la réorganisation du pôle Formation au regard de l'évolution des champs d'intervention de l'INSERR en veillant au maintien de l'identité de ses domaines de compétences fondamentaux.

CHOIX DES FORMATEURS

La question du choix des formateurs revêt plusieurs aspects et, en premier lieu, celui d'une part, de l'identification des personnes possédant les compétences techniques et les qualités pédagogiques nécessaires et celui, d'autre part, de la possibilité, pour le maître d'ouvrage qu'est l'INSERR, d'y faire appel, au regard soit, lorsqu'il s'agit de prestataires externes à l'Administration, des règles du droit de

la concurrence, soit, lorsqu'il s'agit de personnels de l'Administration, de leurs disponibilités par rapport aux obligations de service.

Pour appréhender le sujet, la mission a examiné la liste des intervenants, autres que les représentants de l'Administration (DSCR et DGPA), ayant été sollicité par l'INSERR dans le cadre des formations des inspecteurs et des délégués sur la période du 1^{er} avril 2004 au 30 juin 2005 ; cette liste fait ressortir :

- 79 formateurs internes, inspecteurs et délégués en poste en DDE ;
- 8 formateurs externes, dont 6 retenus selon le mode de la « cooptation ».

Pour ce qui concerne les formateurs externes, les questions de respect des procédures devraient être réglées par la note de service du Directeur Général du 20 juin 2005

Pour ce qui concerne les formateurs internes, ils étaient jusqu'à présent, selon l'INSERR, choisis en fonction de leurs compétences indiquées par les délégués et leur nombre lié aux disponibilités accordées par la hiérarchie.

Ce système présente un certain nombre d'inconvénients, comme celui de pouvoir conduire à la partition d'un module entre plusieurs formateurs ; il fait, par ailleurs, l'objet de critiques de la part des organisations syndicales quant au manque de clarté dans le choix des formateurs.

Se trouvant dans la même situation, la direction de l'Établissement de Valenciennes de l'ENTE a mis en place un système consistant en un partenariat avec les services de l'Équipement, directions départementales et centres d'études techniques principalement, et se traduisant par la passation de conventions comportant :

- la définition des prestations apportées par le service à l'établissement ;
- la formalisation des règles régissant les relations entre l'établissement et le service ;
- la liste nominative des formateurs, avec leurs domaines et leurs champs d'intervention.

Ces conventions sont complétées annuellement par :

- la fourniture par l'établissement d'une programmation établie par domaines, modules et séquences de formation précisant la durée et la période des interventions ;
- la passation de contrats pédagogiques entre les chefs de projet « formation » de l'établissement et les intervenants ;
- la délivrance d'autorisations de participation aux activités d'enseignement.

La mission pense que ce système mérite d'être examiné par l'INSERR, en tenant compte des différences de statut entre les deux établissements et des conséquences de la mise en œuvre de la LOLF. Ceci permettrait de traiter la question de la disponibilité des formateurs et celle des relations avec leur hiérarchie. Il en résulterait aussi la possibilité d'associer les services à l'amélioration de la qualité des formations, qui les concerne directement depuis la déconcentration de 2003.

Recommandation n° 11

Consolider le réseau des formateurs internes en mettant en place un système de partenariat avec les services déconcentrés de l'Équipement.

DISPOSITIF D'ÉVALUATION

Le rapport de mai 2001 préconisait que soit réalisée chaque année au niveau de l'ENSERR une évaluation des formations initiales et continues des inspecteurs et des délégués et proposait que cette évaluation soit placée sous la responsabilité du conseil des études, avec un avis du conseil scientifique et du conseil d'administration.

Quatre ans après, s'il existe un système d'évaluation des stagiaires, il n'y a pas de dispositif d'évaluation des formations.

Il s'agit d'un sujet complexe, mais la tâche de l'INSERR se trouve facilitée, s'agissant des inspecteurs et des délégués, par le fait qu'il forme des populations qui, contrairement par exemple aux techniciens ou ingénieurs, vont tenir le même emploi.

L'INSERR ne pourra par ailleurs pas se porter durablement candidat à l'organisation de formations « externes » à la DSCR, s'il n'est pas en mesure de présenter un dispositif d'évaluation.

Tout ou partie de la conception et de la mise en œuvre d'un tel dispositif peuvent être confiées à des prestataires externes, eu égard aux compétences et outils nécessaires.

Dans l'attente de sa mise en place, la direction doit utiliser les instruments que sont les réunions des instances existantes ou à créer : comité de pilotage DSCR-DGPA-INSERR, partenariats avec les services, échanges entre les stagiaires, les formateurs et les responsables de département (ou chefs de projet), réunions périodiques de la direction des études avec les stagiaires, séminaires des équipes pédagogiques et réunions du conseil des études.

Recommandation n° 12

Doter l'INSERR d'un dispositif d'évaluation des formations, en faisant appel à des prestataires externes pour tout ou partie de sa conception.

CONSEIL DES ÉTUDES

Le rapport de mai 2001 préconisait la mise en place d'un conseil des études.

Un tel conseil, le « conseil d'enseignement », existe à l'Établissement de Valenciennes de l'ENTE : il comprend le directeur, le directeur des études, des représentants des enseignants et des chargés de formation, des représentants des élèves et stagiaires. Ce conseil se réunit au moins une fois par trimestre pendant les sessions scolaires et émet des avis sur l'organisation et le contenu des enseignements, le choix des méthodes pédagogiques et le contrôle des connaissances, ainsi que sur les résultats des stagiaires ou élèves en fin de session.

Recommandation n° 13

Mettre en place le conseil des études dont la création était déjà demandée dans le rapport de mai 2001.

POSITIONNER L'INSERR EN TANT QU'ACTEUR DE REFERENCE DE LA FORMATION DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE ROUTIERE

La convention constitutive du GIP énonce, en son article 2, que « le groupement a pour objet d'assurer la formation du corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ainsi que de tout autre public dont la profession nécessite une formation dans le domaine de la sécurité routière ».

Les activités de formation de l'INSERR ont été, ces dernières années, principalement dirigées vers les inspecteurs et les délégués et, secondairement, vers les experts en automobile, les médecins, les animateurs de stages « permis à points » et d'autres acteurs.

Le tableau ci-dessous donne la répartition des recettes correspondant à chaque type d'activité dans les bilans 2003 et 2004 et le budget prévisionnel 2005.

K€				
Recettes « formation »	Nature de la formation	Bilan 2003	Bilan 2004	Budget 2005
Inspecteurs et délégués	Formation initiale	1050	1287	1276
Experts en automobile	Formation continue	133	501	594
Médecins	Formation initiale	296	219	123
Animateurs de stages	Ensemble de la formation	79	141	265
Autres formations		96	96	98
Total Budget		2548	2919	3196

L'année 2006 va constituer un tournant pour l'INSERR dans la mesure où la diminution sensible du nombre d'inspecteurs devant être accueillis en formation initiale va lui donner la possibilité ou, plutôt lui créer l'obligation d'investir de nouveaux champs de formation, au-delà de celui de la formation continue des inspecteurs.

Un certain nombre de réflexions ont été menées ces dernières années sur les besoins en formation de différentes catégories d'acteurs de la sécurité routière

FORMATIONS SOUS TUTELLE DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

a) Contrôleurs des transports terrestres.

Le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de septembre 2005, *Mission d'analyse prospective des conditions d'exercice de l'activité des contrôleurs des transports terrestres (statut – réglementation – organisation)* » établi par Madame Isabelle MASSIN et Monsieur Jacques LOMBARD comporte un développement sur la formation des contrôleurs des transports terrestres dans le cadre d'une filière des métiers de contrôle en lien avec la sécurité routière. Il indique que :

« Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière contrôlent les aptitudes des conducteurs à circuler sans danger pour eux et pour les autres, au volant de leurs véhicules. Les contrôleurs des transports terrestres vérifient notamment les capacités des conducteurs à piloter camions et autobus. Les métiers sont différents et nécessitent des compétences propres. Toutefois, dans les deux cas, il faut connaître les principes généraux du droit communautaire et du droit français, savoir gérer les conflits dans l'exercice de ses pouvoirs de contrôle et assurer les relations avec des partenaires multiples.

Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière comme les contrôleurs des transports terrestres souffrent de leur isolement au sein du ministère de l'équipement. Il y aurait donc tout intérêt à ce qu'ils apprennent à se connaître, connaître leurs métiers réciproques, pour travailler ensemble ensuite à l'amélioration de la sécurité routière dans leurs régions d'exercice.

Il est proposé de confier à l'INSERR (Institut National de Sécurité Routière et de Recherche) la formation initiale des contrôleurs des transports terrestres à partir d'un cahier des charges précis. Comme dans de nombreuses formations, il conviendra de combiner les unités de valeur communes à plusieurs formations et les unités de valeurs spécialisées propres à chaque métier. »

La mission a relevé que l'INSERR a déjà pris des contacts avec la direction d'administration centrale concernée et inscrit une recette de 189 K€ à son budget prévisionnel 2006.

b) Enseignants de la conduite et de la sécurité routière

Le rapport *La rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière* de juillet 2005 préconise de mettre en chantier une réforme d'ensemble du recrutement et de la formation des enseignants de la conduite, anticipant sur les recommandations à l'étude au niveau européen, dans le cadre du projet MERIT et comportant des modules de formation communs aux enseignants de la conduite et aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

c) Experts en automobile et procédure des véhicules gravement endommagés.

L'INSERR intervient dans la formation des experts en automobile en application des dispositions de l'arrêté du 25 janvier 2000 concernant la formation prévue à l'article R. 294-5 du code de la route.

Cet arrêté indique, en son article 1^{er}, que « *La formation initiale au contrôle des véhicules accidentés prévue par l'article R. 294-5 du code de la route est placée sous la tutelle du ministère chargé de l'enseignement supérieur [et que] elle est intégrée dans le programme de l'examen théorique et pratique conduisant à la délivrance du diplôme d'expert en automobile* » et, en son article 2, que « *La formation continue...est placée sous le contrôle du ministre chargé des transports et du ministère chargé de l'enseignement supérieur, [que] elle est destinée à l'actualisation et à la mise à jour des connaissances nécessaires à la conduite des procédures des véhicules gravement accidentés (VGA) et des véhicules économiquement irréparables (VEI) [et que] l'organisation de cette formation est confiée à l'INSERR* ».

La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a substitué à la notion de « véhicule gravement accidenté » celle de « véhicule gravement endommagé » (VGE) et la mise en œuvre de la nouvelle procédure engendrera des besoins en formation des différents acteurs concernés, à savoir les experts en automobile, les forces de l'ordre et les agents de préfecture.

L'introduction ou le maintien de l'INSERR dans les champs de formation précités dépendront pour partie des décisions qui seront prises quant à l'évolution du réseau Formation du ministère de l'Équipement, mais la direction de l'INSERR se doit de poursuivre les démarches qu'elle a déjà engagées.

Recommandation n° 14

Élaborer et présenter au Conseil d'Administration d'ici la fin du premier semestre 2006 un projet sur les activités de formation pour les trois prochaines années.

PERSPECTIVES LIÉES AU « RÉPERTOIRE RAISONNÉ DES MÉTIERS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

Le nouveau Conseil Scientifique, qui a été mis en place le jour de l'Assemblée Générale du 22 novembre 2005 et qui a notamment pour missions d'émettre des avis et conseils sur la fonction d'enseignement et les programmes d'études, va conduire un projet de recherche visant à la construction d'un répertoire raisonné des métiers de la sécurité routière.

Le programme devait être engagé début 2006 et s'étaler sur deux ans.

Ces travaux devraient permettre d'élaborer un projet à moyen terme.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 1

Actualiser régulièrement le référentiel de compétences des inspecteurs, en particulier pour servir de base aux dispositifs de formation initiale et continue.

Eléments ressortant des documents et des entretiens

Le référentiel métier des IPCSR a été actualisé. En mars et avril 2005, dans le cadre de l'évaluation de la formation initiale, un groupe d'experts (trois délégués, deux IPCSR, un SG ex-RGR et les chargés de formation du bureau ER3) a élaboré avec le CEDIP ce référentiel ainsi que celui des délégués à l'éducation routière. L'objectif était de donner une dimension plus stratégique aux référentiels afin de mieux identifier les compétences et résultats attendus grâce à la formation.

Commentaires de la mission

La proposition a été mise en œuvre. Mais ces référentiels, pour être opérationnel devraient être complétés notamment en distinguant ce qui relève de la formation initiale et de la formation continue.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
 Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 2

Établir un référentiel de compétences pour le métier de délégué, parallèle à celui réalisé pour les inspecteurs.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

Le premier référentiel métier de délégué à l'éducation routière a été élaboré en juillet 2003 par un groupe de travail associant la DSCR, la DPSM et l'INSERR. Il a fait l'objet, en 2005, d'une actualisation, en lien avec le CEDIP.

Le nouveau référentiel s'articule autour de quatre missions:

- garantir le respect des règles en matière d'éducation routière ;
- animer les relations avec les partenaires (institutionnels, professionnels) et les usagers ;
- manager la cellule éducation routière ;
- être un acteur de la sécurité routière

La DSCR a, par ailleurs, élaboré, à partir d'un cadre de fiche commun à l'ensemble des directions d'administration centrale du ministère et en liaison avec les services déconcentrés, un ensemble de fiches d' « emplois-types » ou de « fonctions-types » relatives aux métiers de la sécurité routière. Ces fiches mises en ligne sur l'intranet de la DSCR, avec (début 2006) la mention « Ces documents sont à l'état de projet », font ressortir, dans le domaine de l'éducation routière trois emplois-types, « responsable d'une cellule éducation routière », « examinateur du permis de conduire et de la sécurité routière » et « répartiteur des places d'examen du permis de conduire » et une fonction-type, « adjoint au responsable d'une cellule éducation routière ».

Commentaires de la mission

La proposition a été mise en œuvre.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 3

Etablir un schéma directeur informatique et NTIC, pour les métiers d'inspecteurs et de délégués, en fonction des modalités retenues pour la déconcentration. Ce schéma comprendra prioritairement la définition de formations initiales et continues adaptées, notamment pour assurer la mise à niveau la plus rapide possible des inspecteurs en fonction.

Eléments ressortant des documents et des entretiens

Une étude d'évolution du système d'information de l'éducation routière a été réalisée en 2001 et a défini les grandes orientations informatiques jusqu'en 2005. On peut citer, en particulier, la mise en place des actions suivantes :

rénovation des applications Aurige et Euclide pour intégrer l'évolution de l'organisation liée à la déconcentration ;

mise à disposition des DDE d'un outil statistique (infocentre) permettant la création de tableaux de bord pour le pilotage de l'activité éducation routière ;

participation de la maîtrise d'ouvrage des applications informatiques, en tant que responsable de domaine, au comité de pilotage de l'INSERR .

Ces actions ont eu notamment pour conséquence un allongement de la durée initiale des formations aux applications Euclide (inspecteurs) ainsi qu'une mise à niveau pour l'utilisation d'internet pour les formations infocentre (délégués et adjoints aux délégués).

Commentaires de la mission

Les outils informatiques ont été adaptés et ont fait l'objet de formations d'accompagnement. Une actualisation des grandes orientations informatiques et NTIC pour les années à venir serait souhaitable après établissement d'un bilan du dispositif actuel et des différentes applications.

Les actions de formation doivent être poursuivies avec une dimension très opérationnelle pour faire connaître et pratiquer l'ensemble des possibilités d'utilisation des applications notamment pour le pilotage de l'activité éducation routière. Elles devraient également concerner les chefs de service en charge des cellules éducation routière.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 4

Vérifier chaque année, à partir d'indicateurs adaptés, l'application des projections effectuées, rectifier le modèle pour améliorer sa fiabilité. Mettre en place, sous forme de tableau de bord, un échéancier glissant actualisé tous les ans.

Eléments ressortant des documents et des entretiens

Un tableau de bord précis des effectifs des IPCSR a été récemment établi par le bureau ER2 de la DSCR en liaison avec la DGPA. Il permet d'avoir un suivi de l'affectation des agents et de définir l'affectation des nouveaux inspecteurs.

Des bilans de gestion sont établis régulièrement par la DGPA mais il n'existe pas encore de tableau de bord avec une vision perspective précise pour les années à venir.

Commentaires de la mission

Cette proposition reste à mettre en œuvre.

Le travail engagé pour disposer d'un tableau de bord permettant de connaître de manière fiable les besoins prévisionnels en inspecteurs doit être poursuivi. Mais il conviendra préalablement de définir les hypothèses retenues (suites données au rapport Estinguoy, diversification des missions, taux de réussite, évolution de l'organisation...).

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 5

Mettre en place un ensemble de dispositions de nature à favoriser le détachement dans les fonctions d'inspecteurs d'autres agents de la fonction publique (ministère de l'équipement ou autres administrations).

Éléments ressortant des documents et des entretiens

Les dispositions prévues à l'article 16 du décret statutaire (décret du 10 décembre 1987, modifié en 2001) permettent le détachement dans le corps d'agents appartenant à un corps de catégorie B et possédant les permis de conduire A et B.

Commentaires de la mission

Les dispositions statutaires sont en place mais sont peu utilisées. La proposition reste d'actualité.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
 Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 6

Améliorer le concours externe actuel : à l'admissibilité, une épreuve de note de synthèse et une épreuve de droit sur un programme resserré plus concret ; à l'admission, une véritable épreuve de sécurité routière, avec une partie pratique et une partie théorique, un entretien avec le jury, des tests psychotechniques portant notamment sur la capacité relationnelle en situation.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

L'arrêté du 7 juin 2002 a profondément modifié les modalités d'organisation du concours de recrutement. Plusieurs points proposés dans le rapport ont été pris en compte : épreuve de sécurité routière avec une partie conduite à l'oral, épreuve d'entretien avec le jury renforcée sur le plan des motivations du candidat. Seul le volet « tests psychotechniques » n'a pas été mis en place en raison du coût de l'intervention de spécialistes. Il semble que ce type de test soit remis en cause (cf. concours de recrutement de commissaire de police).

Commentaires de la mission

Le concours externe a effectivement fortement évolué en reprenant les propositions du rapport à l'exception des tests psychotechniques. Il paraît globalement donner satisfaction après des mises au point, notamment pour l'épreuve de sécurité routière (fonctionnement en binômes d'examineurs, un délégué et un IPCSR 2^{ème} classe, mise en place d'une réunion préparatoire, mise au point d'une fiche d'évaluation).

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 7

Organiser, parallèlement au concours externe, un concours interne, si possible dès 2002, compte tenu des délais administratifs. Les épreuves de ce concours seront définies par référence avec celles du concours externe (cf. Proposition 6). Engager immédiatement la modification statutaire nécessaire (décret 1987).

Éléments ressortant des documents et des entretiens

Les dispositions de l'article 5 du statut d'IPCSR ont été modifiées par décret du 2 novembre 2001 et ouvrent la possibilité d'un recrutement interne dans la limite du 1/5 des postes à pourvoir. Un premier concours a été organisé en 2002.

Commentaires de la mission

La proposition a été mise en œuvre.
Un concours interne a bien été mis en place qui permet une diversification des recrutements.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 8

Organiser progressivement une communication spécifique ciblée sur le métier d'inspecteur. Déterminer les modalités particulières à l'adresse des agents des autres administrations. Intégrer cette communication dans les campagnes sur les métiers de l'équipement, comme un exemple de métier vivant et intéressant.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

En 2003, une plaquette sur le métier d'inspecteur du permis de construire et de la sécurité routière, réalisée par la DSCR-ER, a été diffusée aux DDE (via la DAFAG) et au centre d'information et de documentation pour la jeunesse (CIDJ, quai Branly à Paris). Elle est également distribuée à l'occasion de diverses manifestations publiques, sur les stands sécurité routière.
Ce document pourrait d'ailleurs utilement être mis en ligne sur les sites INTERNET du ministère et des DDE.

Commentaires de la mission

La proposition n'a été que partiellement mise en oeuvre. De nouvelles actions de communication devraient être organisées

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
 Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 9

Etudier la possibilité de développer, à l'intérieur de l'ENSERR, une filière pilote de préparation au concours d'inspecteur.

Eléments de la DSCR

L'INSERR n'offre pas de formation préparatoire au concours de recrutement des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

Actuellement, c'est l'EFCASER et des écoles de conduite qui assurent la préparation au concours externe.

En interne, ce sont les DDE ou/et les CIFP qui pourraient se positionner sur une PEC IPCSR.

L'INSERR estime délicat du point de vue déontologique d'être à la fois organisateur des formations préparant au concours de recrutement des IPCSR et organisme assurant les formations initiales.

Commentaires de la mission

Il n'a pas été donné suite à cette proposition. Au contraire une séparation des missions respectives de l'INSERR et de l'EFCASER a été faite.

Sans assurer directement la formation au concours d'inspecteur, l'INSERR pourrait cependant participer à la réalisation de modules de formation qui seraient mis à la disposition des organismes de formation.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 10

Motiver les organismes qui préparent au concours d'inspecteur. Essayer d'impliquer le ministère de l'éducation nationale et un ou deux établissements d'enseignement (niveau baccalauréat ou supérieur) pour participer à cette préparation.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

A faire

Commentaires de la mission

La baisse du niveau des recrutements dans les années à venir rendra plus difficile la mobilisation du ministère de l'éducation nationale, même si celui-ci, ainsi que les universités commencent mais faiblement, à s'impliquer au niveau de l'INSERR.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 11

Confier à l'ENSERR la compétence de maître d'œuvre pour l'ensemble des formations initiales relatives aux inspecteurs et délégués.

Éléments ressortant des documents et des entretiens**DSCR**

L'INSERR assure la maîtrise d'œuvre de la formation initiale des inspecteurs (arrêté du 1er juillet 2003) et des délégués (arrêté du 24 janvier 2004).

Dans un esprit d'ouverture aux autres corps et métiers exercés au ministère de l'Équipement, la DSCR a demandé que les délégués stagiaires bénéficient des deux semaines de stage organisé à l'ENTPE pour les attachés « sortis d'IRA ». L'objectif de cette formation (maîtrise d'ouvrage DPSM) est de permettre aux stagiaires de « s'intégrer dans leur ministère d'affectation ; connaître leur place et leur rôle dans le service, s'intégrer dans leur poste ». L'expérience réalisée avec la promotion 2004 des délégués sera renouvelée en 2005 (octobre et novembre).

Commentaires de la mission

La proposition a été mise en œuvre

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 12

Établir des cahiers des charges pour les différentes formations initiales des inspecteurs et des délégués, documents contractuels fixant les relations entre les maîtres d'ouvrage (DSCR et DPS), le maître d'ouvrage délégué (DPS/RF) et le maître d'œuvre (INSERR).

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

Un cahier des charges de la formation initiale des délégués et IPCSR est élaboré par le maître d'ouvrage pour chaque promotion. Il est conforme au « guide de référence de la formation » (DPSM, juin 2004), notamment pour ce qui concerne les rôles respectifs du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre. Ce cahier des charges est annexé à chaque convention.

Parallèlement, et pour chaque module de formation, la DSCR-ER a essayé de mettre en place un dialogue plus étroit avec l'INSERR, à l'image du dialogue que les responsables de domaine DSCR-ER ont avec les CIFP, maîtres d'œuvre d'actions de formation continue de la filière éducation routière. La DSCR souhaitait compléter à partir de juin 2005 le cahier des charges général et les relevés de décision des réunions DSCR-ER-INSERR par des cahiers des charges spécifiques à chaque module.

La DSCR-ER a, par ailleurs, dans un souci de clarification, formalisé un certain nombre de notions en élaborant deux documents, respectivement intitulés « Rôle des différents acteurs de la formation » et « Charte DSCR-ER et formateurs internes ».

INSERR

S'agissant des inspecteurs, les programmes et les contenus de formation ont été réalisés depuis 2002, avec pour seule base les plannings de formation antérieurs.

Le cahier des charges de la maîtrise d'ouvrage a été élaboré simultanément par l'INSERR.

Le programme a été remanié, année après année, par précision des contenus et calage des durées des modules en fonction des attentes précisées par le maître d'ouvrage et des résultats observés chez les stagiaires. Il est présenté annuellement pour validation à la maîtrise d'ouvrage.

S'agissant des délégués, l'INSERR a préparé la formation pour la promotion 2003 en l'absence de cahier des charges et le programme et les contenus ont été établis de toutes pièces, à partir de celui élaboré en 1998-1999 ; le programme a été affiné pour la promotion 2004 et remanié pour la promotion 2005 par un groupe de travail associant la DSCR, l'INSERR et des délégués.

CEDIP

Le CEDIP considère que les cahiers des charges reprennent globalement la structure ressortant du *Guide de référence de la formation* de la DPSM, mais que certaines parties mériteraient d'être approfondies (« Les objectifs de formation ») et d'autres créées (« Les éléments de doctrine et les documents de référence »).

Commentaires de la mission

Il subsiste entre la DSCR et l'INSERR des différences de conception ou de compréhension des rôles respectifs du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre et les programmes de formation ont été jusqu'en 2005 établis chaque année moyennant des ajustements par rapport aux précédents, mais sans retour sur leur « architecture générale ».

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 13

Mettre en place une organisation pédagogique de l'ENSERR avec une direction des études, une direction de stages, une équipe de conception pédagogique réunissant quatre départements et un conseil des études. Prévoir au plan budgétaire, les moyens humains et financiers nécessaires : une transformation de catégorie A en A+, une création de poste catégorie A ou B+, une création, catégorie A (un poste ou un poste et demi ou les moyens financiers équivalents), une création, catégorie B administratif (un poste).

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

L'organisation pédagogique a été mise en place avec un Directeur des Études et un Directeur des Stages, adjoint du Directeur des Études. Quatre départements ont été créés : « Ingénierie de la formation », « Ressources humaines », « Conduite » et « Sécurité routière ».

Le conseil des études n'existe pas à ce jour en tant que tel. Le nombre de postes affectés paraît insuffisant et les acteurs présents (fonctionnaires, employés de l'INSERR et prestataires) se répartissent plusieurs postes.

INSERR

Le pôle Formation comprend quatre départements : « Relations humaines », « Droit et administration », dont le poste n'a jamais été occupé, « Conduite » et « Sécurité routière », dont le poste n'est plus occupé.

L'effectif correspondant mis à disposition par le ministère de l'Équipement est un agent de catégorie A+ et un agent de catégorie A.

Le conseil des études n'a pas été mis en place. Une réflexion a toutefois été engagée en 2003 sur le fonctionnement d'un conseil de la formation associant les formateurs, les stagiaires, des représentants syndicaux et des représentants des employeurs. Les relations avec les représentants syndicaux étaient difficiles. Il est prévu de relancer la réflexion en recherchant de nouvelles relations avec les syndicats ?

Organisations syndicales

Les organisations syndicales formulent des critiques sur le choix des formateurs internes qui ne fait pas l'objet de critères explicites.

Commentaires de la mission

L'organisation par départements a bien été mise en place, mais l'absence de conseil des études constitue un manque important, auquel la direction de l'INSERR doit remédier rapidement, la question de l'association des organisations syndicales aux instances de formation relevant d'une problématique plus large, qui doit être traitée au niveau de la DSCR, eu égard à l'intervention d'autres maîtres d'œuvre (CIFP,...).

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
 Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 14

Lancer immédiatement (2001) une étude sur les options possibles en matière d'évolution des bâtiments de l'ENSERR, de façon à prévoir une première tranche de travaux dès 2002.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

Les travaux d'adaptation du bâtiment ont été réalisés. Il reste à faire des travaux de maintenance ainsi que des travaux d'aménagement extérieur (assainissement et parking).

INSERR

Les travaux sur le bâtiment ont consisté en la création et l'aménagement de six salles de cours, la création d'une salle informatique, la mise en place du réseau informatique et internet, la réfection ou la création de sept bureaux, l'amélioration du confort de l'établissement et l'agrandissement du parking. Ils ont, pour l'essentiel, été réalisés en 2002 pour un montant de 188 182 K€ HT, autofinancés par l'INSERR.

De gros travaux de mise aux normes en matière d'assainissement ont été entamés fin 2005, donnant l'occasion d'aménager les stationnements et les espaces de circulation extérieurs, la fin du chantier étant prévue pour février 2006.

Il n'y avait pas jusqu'à 2005, de véritable plan de maintenance. Une première réflexion listant le besoin global de travaux d'entretien a été entreprise lors de la préparation du budget 2006 (contrôle des accès, poursuite du remplacement des huisseries, consolidation des murs d'enceinte,...) par ailleurs, une étude a été demandée à un architecte pour optimiser l'utilisation des locaux, en particulier des combles.

Par ailleurs, l'INSERR ne dispose pas de pistes pour l'apprentissage de certains permis (moto et groupe lourd), il utilise pour cela des surfaces extérieures (parking de centres commerciaux ou d'établissements scolaires, etc...). La direction considère que la réalisation d'un tel aménagement s'avèrerait très utile, en partenariat, le cas échéant, avec la DDE de la Nièvre qui manque, elle aussi, d'un tel équipement pour faire passer les examens.

Commentaires de la mission

La mission a pu constater que la proposition avait été mise en œuvre.

Elle s'est, par ailleurs, intéressée à la question du respect des règles de sécurité applicables aux établissements recevant du public : il est apparu que la dernière visite de la commission de sécurité remontait au 17 juillet 2001.

Le Directeur Général de L'INSERR a été incité à prendre contact avec les services compétents et à organiser rapidement un exercice d'évacuation et, sur un plan plus général, à être vigilant sur cette question.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
 Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 15

Mettre en oeuvre la réforme projetée dans le cadre du statut actuel de l'ENSERR (GIP) et faire un point statutaire précis à l'occasion du renouvellement du GIP, en 2003

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

La proposition a été mise en œuvre.

INSERR

Un rapport sur le statut de l'ENSERR a été établi par Mme LAIGNEAU et remis en juin 2002 ; sa conclusion générale était la suivante : *« Il semble donc possible de recommander le maintien de la forme juridique de GIP sous réserve d'adaptations importantes dont la plus nécessaire doit porter sur le renforcement du contrôle de l'État en droit de vote, ce qui permettra également de résoudre la question de la soumission de l'ENSERR au code des marchés publics dans ses relations contractuelles avec le ministère chargé de la sécurité routière. »*

Si les missions du GIP et ses recettes deviennent de plus en plus industrielles et commerciales et de moins en moins liées au ministère de l'Équipement, alors un nouveau bilan sera nécessaire au regard de la double problématique de la nature juridique et de la commande publique. Cette éventualité justifie une reconduction du groupement pour une durée inférieure à la durée initiale. »

A la suite de ce rapport, la convention constitutive du groupement d'intérêt public a été prorogée.

Commentaires de la mission

Le rapport sur le statut de l'ENSERR de Mme LAIGNEAU a été suivi du rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de janvier 2003, La nouvelle configuration du GIP-ENSERR, établi par M. Claude LIEBERMANN, dans la perspective de l'expiration en mars 2003 de la convention constitutive du GIP approuvée le 23 mars 1993

Les conclusions de ce rapport qui portaient principalement sur la liste des membres fondateurs, avec notamment l'entrée de nouveaux partenaires professionnels, collectivités locales et organismes de formation et de recherche et sur la répartition des droits, avec une augmentation de ceux de l'État, ainsi que sur un changement de dénomination ont été suivies d'effet : le GIP a fait l'objet, sous la dénomination INSERR et pour une durée de six ans, d'une nouvelle convention constitutive, dans laquelle les droits de l'État ont été fixés à 56 % (contre 46 % dans la convention initiale et 38 % en 2002).

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
 Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 16

Mettre le diplôme pour faire passer les permis professionnels (lourd, TC, lourd avec remorque) sous forme d'option, soit en formation initiale, soit en formation continue. Pour ne pas créer deux catégories d'inspecteurs, l'administration sera tenue de répondre à ce droit, maintenu à tous les inspecteurs, dans un délai maximum de deux ans.

Eléments ressortant des documents et des entretiens

Conformément à l'arrêté du 21 octobre 2002, les IPCSR doivent être qualifiés aux permis A et B à la sortie de l'INSERR. La formation aux permis et à la qualification au groupe lourd entre désormais dans le champ de la formation continue.

La formation de cent IPCSR au groupe lourd a donc été inscrite au programme de formation continue de la filière éducation routière pour la période 2004-2006. L'analyse des demandes est faite en fonction des besoins du service, la priorité étant donnée aux directions départementales de l'équipement en déficit d'examineurs qualifiés pour l'organisation des épreuves pratiques des permis du groupe lourd. Les DDE peuvent d'ailleurs organiser et financer elles-mêmes ces formations, les qualifications demeurant cependant de la compétence de la DSCR.

Parallèlement, dans le cadre de la formation initiale, il a été demandé à l'INSERR d'organiser la formation et la qualification des IPCSR stagiaires, en formation initiale, lorsque ceux-ci sont déjà titulaires des permis ou d'un des permis du groupe lourd, l'objectif étant de valoriser et rentabiliser les compétences acquises avant l'entrée en formation initiale.

Commentaires de la mission

Cette proposition a été mise en œuvre.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
 Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 17

Organiser le tutorat comme une période à part entière de la formation à l'ENSERR, sous l'autorité de son directeur des stages (cf. chapitre 4). Dans ce cadre, la période consacrée au tutorat pourrait doubler, passant de 3 à 6 semaines.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

La formation initiale des IPCSR est une formation par alternance. Elle comporte aujourd'hui deux périodes de trois semaines d'alternance.

La première période intervient après que les IPCSR stagiaires aient étudié les matières constituant le cœur de métier : procédures administratives, procédure d'évaluation au permis B et initiation à l'épreuve théorique générale. La deuxième période d'alternance est prévue après environ quatre nouvelles semaines de formation, au cours desquelles les stagiaires sont qualifiés pour délivrer les permis de catégorie A et B. Il arrive que quelques stagiaires échouent lors de ces épreuves, la qualification est alors reportée en fin de formation, après la deuxième alternance. Il est à noter que bien que qualifiés, les stagiaires n'ont pas vocation à exercer seuls lors de la deuxième alternance, qui fait partie intégrante de l'apprentissage nécessaire. Ce rythme d'alternance convient au plus grand nombre. Certains estiment toutefois qu'ils disposent d'une autonomie suffisante lors de la dernière semaine d'alternance. Ce sentiment leur permet d'aborder de façon plus sereine la prise effective de fonction quand d'aucuns doutent encore.

Au cours de leur alternance, les stagiaires sont placés sous l'autorité d'un ou de plusieurs tuteurs, qui ont vocation à aider le stagiaire dans l'approche pratique du métier et confronter ses connaissances aux réalités du terrain.

Pour améliorer la qualité de l'alternance, des réunions de sensibilisation des tuteurs ont été conduites en 2005 : le 9 juin 2005 à Valence, le 14 juin à Nantes. La prochaine est prévue le 6 décembre dans le Val d'Oise.

Par ailleurs, un livret de suivi de la formation a été élaboré. Propriété du stagiaire, ce livret lui permet de suivre sa progression, il informe le tuteur de l'avancement des connaissances du stagiaire et renvoie à l'INSERR des éléments d'information sur le déroulement de l'alternance, et les points faibles à approfondir avec le stagiaire.

Commentaires de la mission

Le tutorat sur une période allongée est en place. C'est une phase importante de la formation dans la mesure où elle est très opérationnelle. La mise en place d'un livret de suivi et les réunions de sensibilisation et d'échange avec les intéressés permettent d'améliorer l'efficacité de cette phase de formation. Cependant la possibilité de désigner des tuteurs expérimentés et disposant des qualités pédagogiques souhaitables et la reconnaissance de leur mission restent à promouvoir.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 18

Développer le tutorat en créant un titre de maître-inspecteur, avec des modalités de reconnaissance compatibles avec les dispositions statutaires relatives aux rémunérations, qui devront être discutées avec les partenaires sociaux.

Éléments ressortant des documents et entretiens

A faire. Cet objectif correspond à une revendication des organisations syndicales, rappelée de façon récurrente.

Commentaires de la mission

Une reconnaissance de cette mission apparaît effectivement souhaitable sous une forme à déterminer.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 19

Prévoir à l'ENSERR un enseignement par modules, au cours de cinq phases, une formation de mise à niveau pour rendre homogène la promotion, les acquis fondamentaux de bases, l'apprentissage par tutorat sur le terrain, les acquis complémentaires, des options de fin d'études (en particulier les permis et qualifications poids lourd, transport en commun, poids lourd avec remorque).

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

L'enseignement est partagé en onze modules, dont un concernant l'appropriation d'un langage commun. Ce module est particulièrement destiné aux inspecteurs issus du concours interne, recrutés au titre de l'article 70-2 et aux agents de France Télécom transférés au ministère de l'Équipement. Leur culture éducation routière est à conforter par rapport aux autres candidats issus du concours externe, dont l'expérience prouve qu'ils sont majoritairement d'anciens enseignants de la conduite. Les permis et qualifications au groupe lourd ne font plus partie de la formation initiale.

INSERR

L'INSERR établit pour chaque module des fiches pédagogiques comportant les items suivants : « objectif à atteindre », « objectifs pédagogiques », « objectifs de la formation », « contenu de la formation », « durée de la formation », « organisation de la formation », « supports pédagogiques », « formateurs », « évaluation des acquis » et « place du module dans la formation ».

CEDIP

Le CEDIP formule un certain nombre de préconisations sur l'articulation et le contenu des modules sur les points suivants : relations avec les candidats, échanges avec les écoles de conduite, communication interne, appropriation d'outils et autonomie, alternance et tutorat.

Organisations syndicales

Les organisations syndicales formulent des critiques sur l'importance des temps morts et, pour certaines d'entre elles, sur le caractère optionnel des permis et qualifications au groupe lourd.

Commentaires de la mission

L'architecture en modules préconisée dans le rapport de mai 2001 a été mise en œuvre et l'« outillage » nécessaire existe, avec des fiches pédagogiques qui comportent l'ensemble des items voulus ; le contenu de certains d'entre eux doit être revu, et notamment celui de l'item « Objectifs à atteindre » au regard du nouveau référentiel de métier, et de l'item « évaluation des acquis ».

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 20

Confier à l'ENSERR la maîtrise d'œuvre de la formation initiale des délégués, qui devra être personnalisée et adaptée à chaque situation, en liaison avec les possibilités des autres lieux de formation (ENTPE, ENTE, CIFP).

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

Il apparaît en effet essentiel d'ouvrir largement le cadre INSERR, tant en accueillant d'autres publics à former qu'en confiant certaines formations à d'autres écoles (depuis 2004, c'est le cas de l'ENTPE pour les délégués en formation initiale).

INSERR

Le premier programme de formation des délégués a été préparé en 1998-1999, pour la DSCR, par MM. ROSSIGNOL et GUIRAO, pour la première formation initiale des délégués (32 stagiaires), effectuée à l'ENTE d'Aix en Provence.

Au cours des années suivantes, alors que le nombre de délégués était faible, les formations ont été réalisées, soit par petits groupes, soit sous forme de formation individualisée.

Lorsque l'ENSERR a préparé la formation pour la promotion 2003, en l'absence de cahier des charges, le programme et les contenus ont été établis de toutes pièces, à partir de celui élaboré pour la première formation.

Il a été affiné pour la promotion 2004.

Le programme 2005 a été remanié par un groupe de travail composé de M. PEROUAS de la DSCR, de délégués en fonction – MM. DESPLEBAINS, GIBERGUES et MALINOWSKI – et de M. GUIRAO.

Les fiches pédagogiques ont été rédigées en 2005 à partir de ce programme.

CEDIP

Le CEDIP pense que l'INSERR a bien intégré le problème de l'individualisation des délégués mais qu'un effort particulier est à réaliser sur le tutorat.

Il considère, par ailleurs, que la formation initiale devrait être développée en matières d'outils d'appui aux activités de management (utilisation des potentialités d'AURIGE, construction de tableaux de bord,...)

Commentaires de la mission

La proposition a été globalement mise en œuvre.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 21

Prévoir, pour chaque délégué, un bilan personnalisé de sa connaissance des aspects techniques du métier. En tirer un plan de formation personnalisé, mis en œuvre pour partie pendant la formation initiale, pour le reste en formation continue.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

Rep. DSCR

En 2005, le seul « vrai externe » suivra durant trois mois (de juin à septembre) la formation initiale des IPCSR.

INSERR

La professionnalisation des délégués est essentiellement liée au cursus scolaire ou professionnel précédant la réussite au concours. Les délégués qui n'ont pas exercé la fonction d'IPCSR bénéficient de trois mois de formation supplémentaires, avant le cursus de formation initiale commun aux délégués. Au cours de ces trois mois, ils doivent notamment être formés au permis A le cas échéant, et qualifiés pour l'évaluation des permis A et B.

Commentaires de la mission

La proposition a, pour sa partie relevant de la formation initiale, été mise en œuvre avec le dispositif officialisé par l'arrêté ministériel du 24 janvier 2004 qui prévoit, outre l'enseignement commun, un enseignement complémentaire individualisé, fonction du bilan établi pour chaque stagiaire. La question de la mise en œuvre de plans de formation personnalisés dans le cadre de la formation continue, qui nécessite l'instauration d'un mode de gestion des délégués associant les deux administrations centrales concernées, à savoir la DGPA et la DSCR, et les services d'accueil, reste à traiter.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 22

Axer la formation initiale sur les aspects management, relations humaines et communication, avec la possibilité de revoir ces sujets quelques mois après la prise de poste, en les traitant avec d'autres corps, ITPE sur titres, attachés administratifs,...

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

Un effort important a été engagé pour valoriser la dimension management (17 jours : management ; métier de délégué et métier de cadre ; contrôle hiérarchique), gestion des ressources humaines (5 jours) et communication (10 jours) durant la formation initiale des délégués.

Au-delà du volume horaire, la DSCR a souhaité que ces formations soient bien ancrées dans la réalité des services. Aussi, en 2004, un directeur de SD a-t-il été associé à l'enseignement du module management et un délégué à celui de la communication (modules confiés à un prestataire extérieur).

La DSCR a voulu qu'un effort particulier soit fait pour former les délégués à leur métier de cadre afin de faciliter leur intégration dans la structure DDE (savoir manager une équipe, certes, mais aussi comprendre la fonction d'une structure hiérarchique, connaître ses partenaires internes et les modes de coopération pouvant être engagés, etc.). Une journée sera consacrée à ce thème en 2005.

L'investissement dans ces domaines de formation doit naturellement se poursuivre dans le cadre de la formation continue, avec leurs collègues attachés et ITPE (maîtrise d'ouvrage DDE).

CEDIP

Le CEDIP formule un certain nombre de préconisations visant à améliorer cette dimension et portant sur la gestion des inspecteurs « posant problème », la veille, la capitalisation et le partage, le travail collectif, le contrôle hiérarchique, l'analyse des activités, l'organisation du tutorat des stagiaires et la valorisation de la professionnalisation permanente des agents de la cellule.

Commentaires de la mission

La lecture des fiches pédagogiques établies par l'INSERR et des constats effectués par le CEDIP fait ressortir que si un effort a été porté sur la dimension « management », il l'a été plus quantitativement que qualitativement.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 23

Maintenir et développer, dans la formation initiale des délégués, le « projet professionnel » pour favoriser l'initiative personnelle, le travail de conception et le suivi de l'action concrète, pour de futurs cadres de catégorie A.

Éléments ressortant des documents et des entretiens**Rep. DSCR**

Le travail de fin d'études (TFE) des délégués a été maintenu car il permet de développer et d'apprécier un certain nombre de qualités et compétences, essentielles chez un cadre A : identifier un sujet et construire une problématique en lien avec la hiérarchie, conduire un projet de façon réaliste et intelligente, susciter des partenariats (lien avec d'autres bureaux, par exemple), faire preuve d'un esprit d'analyse et de synthèse, élaborer un support de communication (fascicule d'une vingtaine de pages et power point) et savoir le présenter en public.

Le TFE est considéré comme un exercice pédagogique pur dans la mesure où il n'a pas de lien avec la titularisation. Il demeure important pour les raisons évoquées ci-dessus mais aussi parce qu'il apporte le premier témoignage professionnel du délégué stagiaire devant un comité d'audition composé de représentants de la DSCR, de la DPSM et d'un membre du comité de direction de sa DDE d'affectation.

Commentaires de la mission

La proposition a été mise en œuvre.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 24

Faire chaque année un bilan de l'utilisation pour la gestion du service des projets professionnels des trois dernières années et le diffuser à l'ensemble des délégués, notamment les auteurs de ces projets et les formateurs

Éléments ressortant des documents et des entretiens**DSCR**

Les thèmes choisis par les stagiaires pour leur TFE doivent être directement utiles à la DDE ou à la DSCR. Il est défini en lien avec la hiérarchie locale et approuvé par le sous-directeur de l'éducation routière. Il est en effet essentiel de créer un lien direct entre l'investissement intellectuel et sa réalisation concrète. Cela permet d'ailleurs d'insister vraiment sur la démarche « conduite de projet ».

Les thèmes des TFE sont connus et diffusés, notamment via le réseau des délégués à l'éducation routière. La DSCR-ER veut valoriser davantage ces travaux en gravant les TFE sur CDrom avant de les diffuser en DDE.

Commentaires de la mission

La proposition n'a été que partiellement mise en œuvre.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 25

Faire passer, d'ici 2005, le nombre de jours de formation continue des inspecteurs et délégués à 7 jours par an et par agent, en ne comptant que les réelles actions de formation (2 jours aujourd'hui)

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

Le chiffre de 2 jours annoncé dans le rapport de 2001 ne correspondait manifestement pas à des journées de formation, mais plutôt au temps consacré aux réunions techniques. En effet, une politique de formation continue de la filière « éducation routière » n'a vraiment été lancée qu'à la fin de l'année 2003, avec l'élaboration d'un programme annuel 2004 de 300 000 € (402 500 € en 2005, dont 12 500 € au titre de la MOC).

Les axes et actions de formation continue sont définis sur la base des réflexions d'un groupe de travail associant les DDE (un DDE, deux RGR, deux SG, deux délégués, deux IPCSR) à l'administration centrale, à l'INSERR et aux CIFP, maîtres d'œuvre. Le CIFP de Paris apporte une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Pour avoir une appréciation exacte du nombre de jours de formation/agent/an, il faut additionner les jours de formation « métier » (programme DSCR-ER) à la formation « généraliste » (DDE).

Le bilan 2004 présenté en juillet 2005 aux organisations professionnelles représentatives est le suivant.

Nombre de jours par an

[Cadre1]

S'agissant de la formation « métier », les formations les plus lourdes ont été la formation au groupe lourd et le perfectionnement Infocentre Rafaël.

S'agissant de la formation « généraliste », les formations suivies sont le plus souvent des formations à l'informatique et à la rédaction administrative pour les IPCSR et au management pour les délégués.

Commentaires de la mission

Le bilan quantitatif, qui est plutôt satisfaisant pour les délégués, l'est nettement moins pour les inspecteurs. L'objectif de « mettre en place une formation continue ambitieuse pour les inspecteurs et les délégués » n'a pas été atteint.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 26

Prévoir des stages longs, en liaison avec les options de formation initiale, pour offrir aux inspecteurs qui le souhaiteront les options « formation et qualification pour les permis professionnels » ou « approfondissement sécurité routière » par exemple.

Eléments ressortant des documents et des entretiens

Des stages longs sont offerts dans le cadre de la formation continue de la filière éducation routière: permis et qualifications au groupe lourd, suivi d'enseignement des écoles de conduite, conception et animation d'actions de sécurité routière.

Commentaires de la mission

Des formations longues ont bien été mises en place. Elles continueront à être nécessaires et devront être déterminées dans le cadre d'un programme pluriannuel prenant en compte à la fois la formation initiale et la formation continue.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 27

Mettre en place dans le réseau formation du ministère les formations correspondant aux besoins exprimés par les inspecteurs ou celles spécifiques jugées nécessaires par le maître d'ouvrage (DSCR notamment). Ces formations seront ouvertes aux autres agents des DDE.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

En 2004, la DSCR-ER s'est ouverte au réseau formation du ministère pour concevoir et mettre en œuvre un certain nombre d'actions de formation continue. Deux d'entre elles ont d'ailleurs été inscrites en MOC en 2004 et en 2005. (formation de formateurs occasionnels intervenants dans le domaine de la sécurité et de l'éducation routières; conception et animation d'actions de sécurité routière). Les CIFP de Mâcon, Toulouse, Clermont-Ferrand, Nantes et Paris interviennent soit en assistance à maîtrise d'ouvrage (suivi d'enseignement, à lancer en fin d'année 2005 ; Aurige et Euclide), soit en maîtrise d'œuvre (relationnel métier, formateurs occasionnels, etc.). Certaines actions pourront être ouvertes à d'autres publics. C'est le cas, notamment, de la formation à la conception d'actions de sécurité routière, actuellement en cours d'élaboration avec le CIFP de Clermont-Ferrand. Elle sera ouverte aux RGR et personnes en charge des PPRR.

Commentaires de la mission

Cette proposition n'a été que partiellement mise en œuvre.
Des formations sont proposées en formation continue en intégrant les besoins exprimés par les inspecteurs et celles jugées nécessaires par le maître d'ouvrage mais une politique de formation continue ambitieuse reste à mettre en place.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 28

Confier à l'ENSERR un rôle particulier de coordination pour la formation continue des inspecteurs et des délégués, en particulier dans le champ de la sécurité routière.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

La vocation de l'INSERR est bien d'assurer, à terme, une fonction d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les formations sécurité routière. Dans l'immédiat, cela semble cependant difficile à concevoir, les efforts devant vraiment être concentrés sur la formation initiale des délégués et IPCSR.

Afin de disposer d'une évaluation de la formation initiale, la DSCR a chargé le CEDIP, en mars 2005, d'une mission d'évaluation : « évaluer l'impact des formations initiales des délégués et des IPCSR sur leurs pratiques professionnelles et mettre en place un plan d'actions pour améliorer ces pratiques, en apportant les adaptations nécessaires au dispositif de formation initiale, notamment ».

CEDIP

Le rapport d'évaluation du CEDIP du 23 novembre 2005 propose, dans sa conclusion, un plan d'actions comportant deux actions complémentaires, dont l'une, intitulée « Élaboration du plan de formation continue », promeut une collaboration entre la DSCR et l'INSERR.

INSERR

L'INSERR a souligné que sollicité à plusieurs reprises pour l'étude des besoins en formation continue des délégués et des IPCSR, il ne s'est vu confier qu'une action portant sur la formation aux permis poids lourds.

Le Président et le Directeur Général de l'INSERR se réfèrent aux propos tenus par le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routière lors de l'Assemblée Générale du 22 novembre 2005 : « *Rémy HEITZ souligne que les différents points qui viennent d'être évoqués, procèdent d'une diversification de l'activité de l'INSERR telle que l'assemblée générale le souhaite. Il ajoute qu'il faut également que l'INSERR soit impliqué dans la formation continue des IPCSR et DER. D'une manière générale, l'objectif est que l'INSERR devienne réellement la « maison des IPCSR » à travers laquelle ils puissent s'identifier* ».

Commentaires de la mission

La mission ne peut que constater que la proposition qui était une des propositions-clefs du rapport de mai 2001 n'a pas été mise en œuvre.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 29

Réaliser annuellement au niveau de l'ENSERR une évaluation des formations initiales et continues des inspecteurs et des délégués, des résultats obtenus et des difficultés rencontrées, avec des propositions aux maîtres d'ouvrages pour améliorer et adapter le dispositif. Ce rapport pourrait être placé sous la responsabilité du conseil des études de l'ENSERR, avec un avis du conseil scientifique et du conseil d'administration.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

DSCR

Non fait

INSERR

Au cours de leur formation, les stagiaires sont régulièrement évalués sur les connaissances acquises par la réalisation d'exercices sur table. L'examen des résultats permet de connaître les niveaux individuels, de s'assurer du travail personnel fourni par le stagiaire, et permet de corriger, collectivement, ou individuellement les carences révélées.

Ce suivi au quotidien ne saurait cependant répondre à la commande de la maîtrise d'ouvrage d'un bilan plus complet, fourni en fin de formation, et qui reste à formaliser.

Commentaires de la mission

La direction de l'INSERR est consciente de cette lacune, à laquelle il lui appartient de remédier pour pouvoir être un acteur de référence de la formation dans le domaine de la sécurité routière et répondre aux appels d'offres de maîtres d'ouvrage portant sur la formation de nouvelles « populations ».

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 30

Réaliser régulièrement (tous les 3 à 5 ans) des audits au niveau de la DSCR et de la DPS de l'efficacité des formations initiales et continues des inspecteurs et des délégués mises en oeuvre par l'ENSERR, avec un avis du conseil scientifique et du conseil d'administration.

Eléments ressortant des documents et des entretiens

Une évaluation de la formation initiale a été demandée au CEDIP par la DSCR en mars 2005. Un rapport a été remis en fin d'année 2005.

Commentaires de la mission

Une évaluation a bien été réalisée par le CEDIP à la demande de la DSCR.
Les propositions devront être étudiées mais elles concernent principalement des aménagements ponctuels. La mise en place d'une évaluation régulière de l'efficacité des formations initiales reste d'actualité.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 31

Confier au Conseil National de la Sécurité Routière en cours de création une réflexion globale régulière sur les questions de formation, particulièrement des inspecteurs et des délégués. Les modalités seront définies avec les représentants de ce conseil lorsqu'il fonctionnera concrètement.

Éléments ressortant des documents et des entretiens

Le Conseil National de la Sécurité Routière n'a pas engagé de réflexion sur les questions de formation des inspecteurs et des délégués.

Commentaires de la mission

Cette proposition n'a pas été mise en œuvre.
L'INSERR ayant pour principale mission la formation, notamment des inspecteurs et des délégués, c'est au sein de cet organisme qu'une réflexion régulière paraît devoir être conduite.
Le Conseil National de la Sécurité Routière pourrait être informé et consulté sur les conclusions des réflexions.

Formation initiale et continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière
Evaluation de la mise en œuvre des propositions du rapport de mai 2001

Proposition n° 32

Faire régulièrement (tous les trois ans) un bilan de la mise en application concrète des recommandations du présent rapport, en le communiquant aux différentes organisations syndicales concernées.

Éléments ressortant des documents et des entretiens**DSCR**

Demande formulée par le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières auprès du Conseil Général des Ponts et Chaussées

Commentaires de la mission

Objet du présent rapport.

CONCLUSION

Le bilan qui a pu être établi par la mission et qui est exposé dans le présent rapport montre, à travers le degré de mise en œuvre des recommandations, que les objectifs proposés dans le rapport de mai 2001 ont été globalement atteints, avec cependant des disparités.

Le tableau suivant résume les analyses précédentes.

Proposition	Entièrement appliquée	Partiellement appliquée	Absence de mise en oeuvre
Nombre	15	10	7
Numéros des propositions	1. 2. 6. 7. 11. 13. 15. 16. 17. 19. 20. 21. 23. 26. 32.	3. 5. 8. 12. 14. 22. 24. 25. 27. 30.	4. 9. 10. 18. 28. 29. 31.
Observations	P1. Distinguer formation initiale et formation continue P6. Amélioration constante du concours IPCSR P13. Mettre en place d'urgence un conseil des études P17. Les tuteurs ont été mis en place, mais pas toujours avec les qualités pédagogiques nécessaires	P3. Une approche globale complète nouvelles technologies est souhaitable P5. Favoriser les détachements pour les inspecteurs P12. Rôle de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre à préciser entre DSCR et INSERR P14. Audit nécessaire de la sécurité des bâtiments INSERR P25. Effort indispensable pour la formation continue de IPCSR et DPCSR	P4. Tableau de bord glissant actualisé sur les besoins prévisionnels en IPCSR P10. Contacts avec l'Education Nationale et certaines universités pour des filières de préparation au concours, en tenant compte du nombre de recrutements annuels P18. Nécessité de reconnaître les IPCSR s'impliquant dans la formation P28. Mission à donner à l'INSERR pour une approche globale de la formation des IPCSR P29. Mettre en place une évaluation permanente des formations au niveau INSERR

Malgré les incontestables progrès accomplis, notamment en ce qui concerne les référentiels de métiers et la formation initiale des inspecteurs et des délégués, le tableau montre que des pistes d'amélioration existent, qui font l'objet de recommandations récapitulées ci-après. Elles méritent d'être mises en œuvre rapidement.

Les principaux points sont les suivants.

Il est en premier lieu nécessaire, conformément à la demande du rapport de 2001, de disposer d'une bonne connaissance des besoins en inspecteurs pour les prochaines années. Ceci suppose d'arrêter au préalable un certain nombre d'hypothèses prenant en compte les nouvelles règles budgétaires induites par la Loi Organique pour les Lois de Finance (LOLF), mais surtout les objectifs fixés pour le fonctionnement des cellules éducation routière. Ceci concerne aussi bien l'organisation des centres, l'homogénéisation des évaluations et les taux de réussite, le suivi d'enseignement que la diversification des missions des inspecteurs et leur déroulement de carrière. Les décisions qui seront prises auront des incidences importantes sur les recrutements et la formation.

Il est recommandé de recentrer la formation des inspecteurs sur les fondamentaux du métier, en privilégiant les formations pratiques, afin de la rendre plus efficace. Cela suppose de redéfinir clairement ce qui relève, d'une part, de la formation initiale et, d'autre part, de la formation continue, laquelle constitue le grand enjeu des prochaines années.

Les modalités de qualification et de mise en œuvre du tutorat mériteront également d'être améliorées.

La formation des délégués sera très dépendante des décisions qui seront prises quant à leur intégration éventuelle dans le corps des attachés, mais une formation de prise de poste lourde demeurera en tout état de cause nécessaire.

Il est également important de poursuivre la valorisation de l'image des métiers et différentes pistes sont proposées.

La mission n'avait pas pour mandat de faire une évaluation globale du GIP-INSERR et de formuler des propositions sur son devenir. Les recommandations du rapport concernent donc essentiellement ses activités de formation.

La principale porte sur l'instauration de véritables relations partenariales entre les différents niveaux de la Sous-Direction de l'Éducation Routière et l'INSERR, qui n'existent pas encore complètement aujourd'hui malgré les progrès réalisés. Les autres concernent l'organisation pédagogique avec la rénovation du pôle formation, la création du conseil des études, la consolidation du réseau de formateurs, par un partenariat avec les DDE, et la mise en place d'un dispositif d'évaluation.

Compte tenu de la baisse du nombre des inspecteurs à accueillir dans les prochaines années en formation initiale il est indispensable que la direction de l'INSERR mène rapidement une réflexion sur l'évolution à court terme de ses activités de formation dans le domaine de la sécurité routière. Il pourrait en particulier intervenir pour la formation des contrôleurs des transports terrestres et pour la mise en place de modules communs de formation aux enseignants de la conduite et aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

S'agissant du moyen terme, l'évolution de l'INSERR, dont la convention constitutive expirera en mars 2009, doit s'appuyer sur l'affirmation de son rôle d'études, de recherche appliquée, de labellisation et de mise en oeuvre de formation pour l'ensemble du continuum éducatif : avant le permis, au moment du permis et au long de la vie de conducteur.

A cet égard, comme cela était souligné dans le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de janvier 2003, l'évolution des activités d'études, de recherches et surtout d'animation d'un réseau large et actif dédié à la sécurité routière est fondamentale : si celles-ci ne se développaient pas rapidement, le GIP n'aurait pas une réelle vocation à être maintenu.

En conclusion, quelles que soient les orientations qui seront retenues, la qualité du recrutement et de la formation, aussi bien des délégués que des inspecteurs restera essentielle car ce sont des acteurs importants de la sécurité routière et il sera nécessaire d'évaluer régulièrement le dispositif et de le faire évoluer en fonction des politiques gouvernementales, dans un contexte européen.

Guy DESCOMBES

**Ingénieur général des
ponts et chaussées**

Henri LEGENDRE

**Ingénieur général des
ponts et chaussées**

Claude LIEBERMANN

**Ingénieur général des
ponts et chaussées**

L'ENSEMBLE DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

I) DEVENIR DE LA FORMATION

Recommandation n° 1 :

Établir rapidement un tableau de bord prospectif des besoins en inspecteurs pour les années à venir après avoir arrêté les hypothèses à retenir.

Recommandation n° 2 :

Redéfinir de manière très opérationnelle les rôles respectifs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre en précisant les missions de chacun aux différentes phases de la formation et les étapes de validation.

Recommandation n° 3

Préciser le contenu de la formation initiale en étudiant la possibilité de rendre optionnels certains modules comme le permis et la qualification au permis A ou le permis des handicapés.

Recommandation n° 4

Préciser parmi les compétences nécessaires celles qui relèvent de la formation initiale et de la formation continue, de connaissances approfondies ou de sensibilisation. Renforcer le temps consacré aux fondamentaux du métier.

Recommandation n° 5

Engager une étude visant à redéfinir les modalités de qualification aux différents permis (bilan de la situation actuelle, établissement d'un référentiel, mise en place de formations et éventuellement de procédures de certification).

Recommandation n° 6

Faire un bilan du fonctionnement de la phase d'alternance et examiner la possibilité de désigner des tuteurs expérimentés et disposant des qualités pédagogiques souhaitables.

Mettre en place une reconnaissance de cette mission sous une forme à déterminer (statutaire et/ou prime).

Recommandation n° 7

Développer et rendre très opérationnels les modules relatifs au management, notamment l'animation d'équipes et le contrôle hiérarchique interne.

Recommandation n° 8

Élaborer un plan triennal de formation continue, établi en synergie avec la formation initiale et en y associant l'INSERR.

Permettre une actualisation régulière des connaissances en fonction de l'évolution de la réglementation, de la politique de sécurité routière ou des techniques.

Améliorer la diffusion des avis de stages pour qu'ils soient connus, et connus suffisamment tôt des inspecteurs.

Mieux prendre en compte les besoins des cellules éducation routière dans les plans de formation des DDE.

Renforcer la formation continue pour les chefs de service en charge des cellules éducation routière.

II) DEVENIR DE L'INSERR

Recommandation n° 9

Prendre des initiatives visant à la création de véritables relations partenariales entre les différents niveaux de la Sous-Direction de l'Éducation Routière et l'INSERR.

Recommandation n° 10

Mener une réflexion sur la réorganisation du pôle Formation au regard de l'évolution des champs d'intervention de l'INSERR en veillant au maintien de l'identité de ses domaines de compétences fondamentaux.

Recommandation n° 11

Consolider le réseau des formateurs internes en mettant en place un système de partenariat avec les services déconcentrés de l'Équipement.

Recommandation n° 12

Doter l'INSERR d'un dispositif d'évaluation des formations, en faisant appel à des prestataires externes pour tout ou partie de sa conception.

Recommandation n° 13

Mettre en place le conseil des études dont la création était déjà demandée dans le rapport de mai 2001.

Recommandation n° 14

Élaborer et présenter au Conseil d'Administration d'ici la fin du premier semestre 2006 un projet sur les activités de formation pour les trois prochaines années.

ANNEXES

1. LETTRE DE MISSION DU VICE-PRÉSIDENT DU CGPC



ministère
des Transports,
de l'Équipement,
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

note à l'attention de

Monsieur Claude LIEBERMANN,
ingénieur général des ponts et chaussées

Monsieur Guy DESCOMBES,
Monsieur Henri LEGENDRE,
ingénieurs généraux des ponts et chaussées

La Défense, le 10 JUIN 2005

Référence n° 2004-0330-01

Par note du 16 décembre 2004, le directeur de la sécurité et de la circulation routières a demandé au Conseil général des ponts et chaussées d'établir un bilan de la mise en application des recommandations du rapport du 15 mai 2001 de M. Claude LIEBERMANN sur la formation initiale et continue des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (rapport CGPC n° 2001-0163-01).

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 2004-0330-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC. La coordination et l'animation de ce bilan seront assurées par M. Claude LIEBERMANN, ingénieur général des ponts et chaussées.

Votre rapport devra être remis d'ici le 30 septembre 2005.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission aux présidents des 2^{ème} et 6^{ème} sections et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur de la sécurité et de la circulation routières.

Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 62 62
mél. : cgpc-vp
@equipement.gouv.fr

Copies : Mme la Présidente et M. le Secrétaire de la 2^{ème} section
M. le Président de la 6^{ème} section
M. le Coordonnateur de la MIGT 3-4
M. le Coordonnateur de la MIGT 11



ministère
des Transports,
de l'Équipement,
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

note à l'attention de

Monsieur le Ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la mer

A l'attention de
Monsieur Rémy HEITZ,
Directeur de la sécurité
et de la circulation routières

La Défense, le 10 JUIN 2005

Référence n° 2004-0330-01

Par note du 16 décembre 2004, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées d'établir un bilan de la mise en application des recommandations du rapport du 15 mai 2001 de M. Claude LIEBERMANN sur la formation initiale et continue des inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (rapport CGPC n° 2001-0163-01).

Je vous confirme que, pour effectuer cette mission, j'ai désigné M. Claude LIEBERMANN, ingénieur général des ponts et chaussées. Il sera associé à MM. Guy DESCOMBES et Henri LEGENDRE, ingénieurs généraux des ponts et chaussées.

Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 62 62
mél. : Cgpc-vp
@equipement.gouv.fr

Copie : Mme Hélène JACQUOT-GUIMBAL,
Directrice générale du personnel et de l'administration

2004-0330-01



istère
Équipement
Transports,
Aménagement
territorial,
Tourisme
et la Mer

| sécurité
| routière

ction de la Sécurité
la Circulation
ières

La Défense, le 16 DEC. 2004

**Le directeur de la sécurité
et de la circulation routières**

**Monsieur le vice-président
Conseil général des ponts et chaussées**

objet : Formation initiale et formation continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs au permis de conduire et à la sécurité routière.
Evaluation de la mise en oeuvre des propositions de M. Lieberman, ingénieur général des ponts et chaussées.

affaire suivie par : Sylviane Dubail – DSCR/ER3
tél. 01.40.81.82.26, fax 01.40.81.81.61
mél. sylviane.dubail@equipement.gouv.fr

Le 23 octobre 2000, le directeur du personnel, des services et de la modernisation mon prédécesseur ont confié au Conseil général des ponts et chaussées une mission d'analyse et de proposition portant sur le recrutement, la formation initiale et la formation continue des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR et IPCSR).

Claude Liebermann, ingénieur général des ponts et chaussées, a animé pendant plusieurs mois le groupe de travail qui a abouti au rapport remis en mai 2001.

Ce rapport formulait trente-deux propositions autour des objectifs suivants :

- Connaître les métiers d'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière et de délégué à l'éducation routière,
- Prévoir les besoins en inspecteurs à moyen terme,
- Elargir et améliorer le recrutement,
- Faire de l'ENSERR (aujourd'hui INSERR) le pivot pédagogique de formations renouvelées,
- Réformer la formation initiale des inspecteurs.

Sud
La Défense carfax
one :
14 21 22
ple :
31 81 93
lacr
pement rouge fr

1.

délégués,

- Assurer l'évaluation et l'adaptation permanentes du nouveau dispositif.

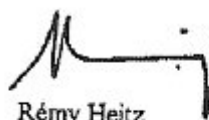
En application des recommandations de ce rapport, mes services ont mis en depuis trois ans, parallèlement à la déconcentration du service des examens du de conduire, une réforme profonde de la formation initiale des délégués et insp du permis de conduire et de la sécurité routière, visant à en améliorer la qual ouvrir plus largement le champ de ces métiers à l'intérieur de l'administration.

Il importe aujourd'hui, conformément à la recommandation finale du rapp procéder à l'évaluation du dispositif mis en place, autour des thèmes suivants :

- La mise en œuvre des recommandations du rapport,
- Les points sur lesquels l'attention ou l'urgence doit être portée,
- Les modifications du contexte de la politique de sécurité routière ayant incidences sur les besoins de formation initiale ou de formation continue,
- Une analyse de la formation des IPCSR et de celle des enseignants conduite et de la sécurité routière, avec des comparaisons internationales notamment européennes, intégrant la possibilité d'établir des synergies rapprochements ou des points communs,
- L'évolution du permis de conduire en fonction du continuum éducatif (examen post-permis, récupération de points...) et le rôle que peuvent jouer délégués et inspecteurs.

Je souhaite donc confier au Conseil général des ponts et chaussées la réalisation d'un bilan de la mise en application des recommandations du rapport remis en mai dans une optique prospective prenant en compte les évolutions intervenues depuis.

Il serait souhaitable que les résultats soient disponibles à l'automne 2005.

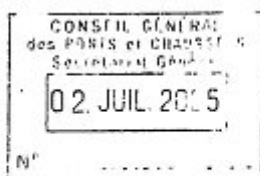


Rémy Heitz

Copie à : M. Claude Liebermann, IGPC

M. le directeur du personnel, des services et de la modernisation

M. le sous-directeur des personnels maritimes, de contrôle et de sécurité (DPSM)



TOTAL PAGE(S)

2. LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE

M. Rémy HEITZ, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière

M. Jean PANHALEUX, Directeur Adjoint

M. Yves LE BRETON, Sous-Directeur de l'Éducation Routière

M. Jean-Pierre FOUGERE, Adjoint au Sous-Directeur

Mme Françoise MORIN, Chef du Bureau du Permis de Conduire

Mme Sylviane DUBAIL, Chef du Bureau de la Politique Éducative

M. Jean-François ROBRIQUET, Chef du Bureau des Ressources

Mme Dominique LEFEVRE-BATAILLE, Sous-Directrice des Actions Transversales et des Ressources

M. David ZAMBON, Adjoint à la Sous-Directrice

M. Jean-Baptiste BOUZIGUES, Conseiller Technique

DIRECTION GENERALE DU PERSONNEL ET DE L'ADMINISTRATION

Mme Geneviève MORITZ, Chef du Bureau des Personnels des Transports Terrestres

M. Alain DRIOUT, Chef du Bureau des Actions de Formation

M. André DESCHAMPS, Chargé de Projet

CENTRE D'ÉVALUATION, DE DOCUMENTATION ET D'INNOVATION PEDAGOGIQUES

M. Norbert CASAS, Responsable du pôle Transfert Études Conseil

M. Guy PANISSE, Chargé d'Études

INSTITUT NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE ET DE RECHERCHES

M. Pierre LEGENDRE, Président du Conseil d'Administration

M. Jean-Marc SANGOUARD, Directeur Général

Mme Jacqueline ERAUD RONDEAU, Directrice du pôle Formation

M. Alain GUIRAO, Directeur des Stages

M. Patrick BARRY, Responsable du département Conduite

Mme Sabine GRANCHER, Directrice du pôle Développement

Mme Isabelle LARAND, Directrice du pôle Administratif
ORGANISATIONS SYNDICALES

SNICA FO

M. Christian GROLIER, Secrétaire Général

M. Yann HAMON, Secrétaire général Adjoint

M. Alain HAVARD, Membre du Bureau National

CFDT

M. Guy LOISEAUX, Membre du Bureau de la Section Éducation Routière

CGT

M. Vincent LORENTE, Membre du collectif CGT SNPTAS

M. Yvan CANDE, Responsable du collectif CGT SNPTAS

3. CONTRIBUTION DU SNICA FO



Syndicat national FORCE OUVRIERE
des inspecteurs, cadres et administratifs
du permis de conduire et de la sécurité routière

Paris le 21 décembre 2005

Contribution sur la formation initiale et continue des IPCSR et DPCSR

Préambule : Pour le SNICA-FO, la formation doit rester un élément essentiel et incontournable des qualifications et de la professionnalisation des IPCSR et DPCSR. Le SNICA-FO réaffirme la volonté de maintenir dans la formation initiale, la formation ETG, B et moto (passage des examens nécessaires, plus qualifications). Le SNICA-FO revendique la réintégration de la formation "Poids lourds" dans la formation initiale. Pour le SNICA-FO tous les IPCSR volontaires doivent être formés et qualifiés "PL". De plus, les enseignements de base doivent être renforcés et réorientés vers les fondamentaux du métier. Pour ce faire, les modules doivent être adaptés et surtout permettre aux IPCSR et DPCSR de pouvoir intervenir dans les 4 actions du programme sécurité routière tels que définis dans la LOLF à savoir :

1. L'observation, la prospective et la réglementation.
2. Les démarches interministérielles et la communication.
3. L'éducation routière.
4. La gestion du trafic et l'information des usagers.

Il est à noter que cela ne pose aucune difficulté statutaire. Les statuts particuliers des IPCSR et DPCSR sont suffisamment ouverts pour les faire participer à tout ce qui se rapporte à la sécurité routière. Concernant la formation continue des agents, elle doit se développer en ce sens pour venir non seulement renforcer, tout au long de la carrière le pilier de la formation qu'est la formation initiale, mais aussi faciliter également la diversification des tâches.

Recrutement : Pour le SNICA-FO, il est d'abord nécessaire de revoir les conditions du recrutement, notamment les épreuves du concours. Sans remettre en cause les épreuves généralistes, il serait judicieux d'y ajouter des épreuves spécifiques en rapport avec les missions premières d'un IPCSR.

Formation Initiale : Pour le SNICA-FO l'amélioration de la formation initiale passe par :

- Un allongement de la durée de la formation initiale, pas exclusivement lié à la réintégration du PL, mais permettant d'approfondir le quotidien des missions.
- Une formation initiale de qualité renforcée dans les domaines spécifiques des différentes missions, avec de nouveaux modules sur la culture sécurité routière.
- Une augmentation de la durée du tutorat dont la première période devrait se situer dans les 3 premiers mois, de manière à ce que le stagiaire se rende compte s'il est fait pour ce métier. Dans le cas contraire, il pourra démissionner sans avoir à rembourser sa formation, plutôt que de rester dans un métier qui ne l'intéresse pas.
- Un renforcement de la formation des intervenants permettant l'harmonisation de leurs pratiques.
- L'élaboration d'un référentiel pour les qualifications et une réelle formation à la qualification.
- L'élaboration d'un référentiel "rapport de stage" pour les DPCSR et qui servirait à la titularisation des stagiaires.

NB : L'idée d'une formation tronc commun avec les enseignants de la route est à bannir. Ils n'ont pas, quoiqu'on en dise, les mêmes objectifs que les IPCSR, en particulier, le jour de l'examen.

SNICA-FO, 44 rue la Quintinie 75015 PARIS - tél : 01 45 31 07 32 - fax : 01 45 30 39 80
e-mail : fopermisdeconduire@wanadoo.fr

Formation continue : Le SNICA-FO revendique :

- Un programme de formation continue ambitieux (7 jours/an/agent au minimum, comme le préconise le rapport Liebermann) qui s'articule avec la formation initiale et renforce les compétences.
- Des modules et référentiels donnant la possibilité aux IPCSR et DPCSR de renforcer leurs connaissances afin qu'ils puissent intervenir dans toutes les actions du programme sécurité routière.
- Des préparations aux diplômes permettant d'accroître les connaissances et donner ainsi de nouvelles perspectives de carrières aux DPCSR et IPCSR.
- Former et informer les DPCSR et IPCSR aux évolutions tant en matière de nouvelles technologies (exemple : véhicules lourds ou aménagements véhicules) qu'en matière de réglementation sécurité routière ou d'infrastructures. Tout ce qui touche la conduite et la sécurité routière doit être connu des DPCSR et IPCSR. A cet effet, réabonner les IPCSR et DPCSR au "Lamer" leur permettrait de conserver et actualiser leurs connaissances. Cela s'avérerait indispensable dans la perspective des épreuves professionnelles pour l'accès à la 2^{ème} classe, en particulier pour les promotions post-2001.

Le SNICA-FO revendique également l'instauration d'un code de déontologie débouchant sur l'assermentation des deux corps. Cela donnerait à l'administration une meilleure connaissance (avec enquête de moralité par exemple) des personnes souhaitant postuler au concours d'IPCSR ou de DPCSR et éviterait ainsi des situations délicates (exemple : recruter un IPCSR qui aurait un passé d'enseignant "douteux").

Il faudrait développer l'encadrement de premier niveau. En ouvrant plus de postes d'encadrement, cela favoriserait les perspectives de carrière des IPCSR. Aujourd'hui, compte tenu des effectifs dans certains départements, un DPCSR c'est insuffisant (Deux à quatre peuvent être nécessaires).

En parallèle, il serait cohérent de profiter de la mise en place du grade de Délégué Principal au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière (DPPCSR) pour en affecter au minimum un dans chaque MIGT. Cela permettrait après le suivi hiérarchique de premier niveau de déclencher, si nécessaire, des évaluations ou auditions approfondies de 2^{ème} niveau.

Une augmentation substantielle des traitements (par exemple fusion de la 1^{ère} et 2^{ème} classe) et primes des IPCSR et DPCSR permettrait de reconnaître le rôle majeur joué par ces agents dans la lutte contre l'insécurité routière, tout en leur assurant l'indépendance nécessaire vis-à-vis des enseignants de la conduite.

4. RESUME DU RAPPORT DU SOUS-GROUPE DE TRAVAIL

« Evolution des métiers de la filière éducation routière »

présidé par M. Philippe ESTINGOY

BILAN DE LA SITUATION ACTUELLE

Il est fait le constat suivant :

- La filière éducation routière est un groupe mal connu dans son évolution historique.
- La non différenciation des trois niveaux de grade dans le quotidien des inspecteurs crée une situation artificielle d'évolution du grade.
- Les délégués ont une charge de travail importante.
- La filière « éducation routière » reste renfermée sur elle-même.

LES PISTES D'ACTION ENVISAGEES

Le rapport propose dix pistes de progrès qui doivent être comprises comme un ensemble.

En terme de formation

Calage d'un référentiel des compétences pour les différentes fonctions
Les référentiels ont été adaptés

Formation à prioriser

pour les délégués : le management

pour les inspecteurs : les relations inspecteurs/stagiaire et l'harmonisation des pratiques d'examen

En terme de gestion des corps

Quelles idées dans la défiliarisation

Une orientation naturelle serait un regroupement des deux corps spécialisés d'IPCSR et de DPCSR avec ceux de SASD et ASSD. Mais la défiliarisation ne pourrait se mettre en place que très progressivement. Elle présenterait notamment un intérêt pour la diversification des activités et des parcours professionnels.

Pourquoi distinguer grades et fonctions

Une distinction est proposée entre les grades et les cinq fonctions retenues

Une nouvelle gestion du corps des IPCSR

Elle prendrait en compte les fonctions pour les trois niveaux de grades existants, ce qui n'est pas le cas actuellement et marquerait une rupture B/B+ en repositionnant éventuellement le concours entre la 2^{ème} et la 1^{ère} classe.

Des perspectives de parcours professionnels variés pour les IPCSR et les délégués.

L'accès des délégués aux emplois de A+.

Les délégués se positionneraient sur la liste commune des postes offerts aux agents A+.

En terme d'organisation

Limiter le nombre d'agents à encadrer dans une cellule de l'éducation routière.

Des chiffres plafonds d'encadrement sont proposés.

- Créer une fonction d'adjoint.
- Réorganiser la fonction administrative.

5. CONCLUSION DU RAPPORT DU CEDIP DE NOVEMBRE 2005

Evaluation de l'impact de la formation initiale des délégués à l'éducation routière et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur leurs pratiques professionnelles

a) Quelles améliorations

Les formations initiales des délégués à l'éducation routière et des IPCSR permettent aux agents d'exercer leurs activités avec des savoirs et savoir-faire suffisants ou pour le moins avec des capacités d'adaptation favorables.

Toutefois, des améliorations semblent nécessaires.

Elles ne pourront être mises en œuvre, de manière optimale, qu'à partir d'une collaboration forte et de responsabilités clarifiées entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

Elles devront porter sur :

- la précision des besoins et des attentes à tous les niveaux (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, intervenants) ;
- l'articulation entre les modules, entre les sessions à l'INSERR et les périodes d'alternance, entre la formation à l'INSERR et à l'ENTPE pour les délégués, et sur la coordination entre les différents acteurs concernés ;
- les contenus, en les actualisant en permanence (en référence aux orientations, directives et règlements nationaux) et en les mettant en relation constante avec la réalité professionnelle (cohérence avec les référentiels de compétences, illustration par des exemples et des cas pratiques réels, apprentissages complémentaires concernant l'utilisation d'outils de travail divers) ;
- l'accompagnement individualisé des stagiaires à l'INSERR (à développer notamment pour les IPCSR dans la construction de leur autonomie) et pendant l'alternance, en tenant compte des parcours scolaire et professionnel antérieurs.

Cet accompagnement devrait se poursuivre pendant toute l'année de stage, même après la formation initiale ; il devrait alors être assuré par le supérieur hiérarchique.

b) Quel plan d'actions

Le développement de la qualité des formations initiales de délégué à l'éducation routière et d'IPCSR passe par une coopération renforcée entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

Le dialogue, souhaité et initié ces dernières années par la maîtrise d'ouvrage, doit se poursuivre et se concrétiser par des actions, notamment en matière d'ingénierie de la formation (de la commande à l'évaluation, en passant par le suivi régulier des processus).

Les premières actions à entreprendre, concernant les formations 2006, seraient les suivantes :

1/ Réalisation des référentiels de ressources

Un groupe de travail pourrait être constitué pour ce faire. Il serait composé de représentants de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre auxquels seraient associés au moins deux experts, issus du groupe d'experts mis en place pour la conception des référentiels de compétences.

Un « professionnel » du réseau formation interviendrait comme animateur du groupe et facilitateur des échanges.

Le travail du groupe consisterait à :

- « revisiter » les référentiels de compétences, en les modifiant éventuellement (complément, reformulation) et en précisant par compétence le niveau de maîtrise souhaité en fin de formation initiale ;
- construire les référentiels de ressources (savoirs, savoir-faire opérationnels et relationnels) à acquérir en formation initiale, avec pour chaque ressource le niveau et les modalités privilégiées d'acquisition (quels partis-pris pédagogiques).

2/ Mise au point des cahiers des charges du maître d'ouvrage

Ce travail de mise au point pourrait être réalisé par la maîtrise d'ouvrage, en collaboration avec la maîtrise d'œuvre, sur la base de propositions de cahiers des charges élaborées par le maître d'ouvrage. Ces propositions pourraient s'appuyer sur les préconisations faites dans le présent rapport et préciseraient les objectifs de formation découlant des compétences attendues et de leur niveau de maîtrise.

Les échanges permettraient de bien préciser l'ensemble des éléments des cahiers des charges et de définir des principes et des procédures (par exemples : cohérence avec la formation continue, coordination entre tuteurs et intervenants INSERR, etc.).

3/ Préparation des cahiers des charges du maître d'œuvre

Module par module, la maîtrise d'œuvre (responsable pédagogique, ou son représentant) et la maîtrise d'ouvrage (responsable de bureau concerné, ou son représentant) travailleraient sur la clarification et la précision de la commande aux intervenants, en insistant notamment sur l'articulation nécessaire entre modules et sur l'actualisation des références réglementaires.

De même, les échanges porteraient sur le niveau de qualification des intervenants, tant sur le plan pédagogique que sur la maîtrise du thème traité.

4) Construction des cahiers des charges du maître d'œuvre

En reprenant la structure rappelée dans le présent rapport, ces cahiers des charges devront notamment :

- traduire les décisions prises lors des échanges avec la maîtrise d'ouvrage ;
- préciser, en réponse aux objectifs de formation, les objectifs pédagogiques. Ces objectifs seront construits à partir des référentiels de ressources.

Des échanges avec des formateurs pressentis (notamment avec les intervenants internes du ministère) pourront permettre d'affiner ces objectifs.

Des fiches de cadrage par intervenant devront être établies, lorsque plusieurs personnes interviennent dans un même module.

5) Mise en place des dispositifs de suivi et d'évaluation

Pour le suivi de ces actions, comme de l'organisation et du déroulement des formations, le comité de pilotage de l'INSERR (COPIL) constitue le lieu privilégié de régulation.

En ce qui concerne les différentes évaluations à conduire (satisfaction des stagiaires, déroulement des processus, atteinte des objectifs pédagogiques, impact sur les pratiques professionnelles), leurs modalités de réalisation et l'exploitation de leurs résultats devront aussi faire l'objet d'un échange entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, en COPIL et/ou en groupes de travail constitués pour ce faire.

Deux actions complémentaires

6) Élaboration du plan de formation continue

Lors de cette élaboration, la collaboration entre la DSCR et l'INSERR permettrait de :

- enrichir la réflexion sur l'ensemble des modules de formation initiale et continue, par le partage de l'expertise et des expériences ;
- assurer des complémentarités entre formation initiale et continue ;
- donner de la cohérence, notamment, entre des actions de sensibilisation, réalisées en formation initiale, et des actions d'approfondissement, réalisées en formation continue.

7) Management des connaissances

Afin de contribuer à la professionnalisation permanente de l'ensemble des acteurs de l'éducation routière au ministère, il apparaît important d'organiser le repérage, la capitalisation et la diffusion des expériences menées, des méthodes utilisées et des « outils » produits dans les services.

Un partage d'informations et une collaboration entre la DSCR et l'INSERR sur ce point favoriseraient cette organisation.

Des modalités de travail commun pourraient être définies en comité de pilotage sur :

- le recensement des expériences, méthodes et outils ;
- l'appel à contribution auprès des cellules ER et du réseau des délégués ;
- l'organisation des sites INTRANET et INTERNET pour la mise à disposition des informations ;
- la gestion de la diffusion des informations.