La FCO, pierre philosophale ?

La Formation continue obligatoire (ex FCOS) est souvent perçue comme une contrainte par les salariés et les chefs d'entreprises. Pourtant, ce n'est pas une fatalité, comme en témoigne l'expérience des autocars Maisonneuve.

La FCO peut-elle transformer des semelles de plomb en chauffeurs d'or ? Son récent passage à cinq jours renforce le sentiment que la formation continue obligatoire, à renouveler tous les cinq ans, est une charge contraignante. Outre le prix (environ 450 euros par conducteur) et la contrainte de temps (une indisponibilité sur cinq jours), ce stage d'actualisation des connaissances paraît superflu à nombre de conducteurs et chefs d'entreprises. "*Je n'ai pas la prétention de leur apprendre à conduire*", explique d'emblée Franck Beaurain, formateur à la Scam (la raison sociale des autocars Maisonneuve). Pourquoi l'entreprise a-t-elle franchi un pas en intégrant cette formation en interne ?

Jean-Baptiste Maisonneuve raconte : "*C'est un concours de circonstances qui a permis de franchir le pas. En novembre 2007, Franck Beaurain demande un Fongecif pour passer son Bepecaser* (diplôme requis pour l'enseignement de la conduite, ndlr). *Nous souhaitions le garder dans l'entreprise. Après discussions avec notre directeur des ressources humaines, Fabrice Rockens, nous avons créé un poste de formateur.*" En novembre 2008, il est donc opérationnel et ses premiers stages FCO "internes" ont lieu en décembre de la même année. "*La FCO fait partie de mes fonctions mais elle n'est pas la seule. Outre la conduite rationnelle, d'ailleurs évoquée dans la FCO, il y a aussi les questions générales de sécurité, notamment vis-à-vis du public scolaire, et beaucoup d'échanges d'informations. Je ne connais pas la routine*", se félicite Franck Beaurain. Le poste implique également une grande mobilité car la mission de ce dernier couvre tous les sites Maisonneuve, y compris ceux basés en Saône-et-Loire et dans Le Forez. La question de la circulation de l'information paraît surprenante, et pourtant ce sera un thème récurrent de doléances de la part des conducteurs. Colette évoquera les notices d'utilisation du chronotachygraphe numérique jamais arrivées aux conducteurs basés sur le site de Mâcon. Ajmar est surpris lorsque Franck parle de l'enquête interne transmise aux conducteurs sur les arrêts dangereux. Après cinq jours passés avec les stagiaires, on comprend vite que la FCO sert autant les conducteurs que l'entreprise ! C'est l'occasion de casser certaines idées préconçues et de repasser certains messages oubliés. "*Toute la difficulté est de ne pas être perçu comme l'œil de Moscou*", résume Franck Beaurain. Il avoue aussi la crainte de se transformer en "*bureau des pleurs*" des conducteurs. "*Il arrive que les conducteurs soient un peu désabusés*", déplore-t-il. L'occasion pour lui de rappeler que plusieurs interlocuteurs dans l'entreprise sont directement intéressés par leurs observations (atelier mécanique, bureau d'exploitation et membres du CHSCT). •••/•••

> « La FCO fait partie de mes fonctions mais elle n'est pas la seule. Outre la conduite rationnelle, d'ailleurs évoquée dans la FCO, il y a aussi les questions générales de sécurité, notamment vis-à-vis du public scolaire, et beaucoup d'échanges d'informations routine. »

Le profil du formateur FCO

Franck BEAURAIN correspond au profil des du formateur : une expérience de la conduite d'autocars en ligne régulière et scolaire, une bonne connaissance de l'entreprise, et un excellent relationnel. Son sens de la pédagogie, il le doit pour partie à son implication comme entraîneur bénévole dans le club de football local. Il met un point d'honneur à ne pas laisser de question sans réponse qu'il s'agisse d'interrogations liées à l'organisation dans l'entreprise ou à la réglementation routière. Sa formation Bepecaser n'est-elle pas une sur-qualification ? "*C'est un atout indéniable*", explique-t-il. En théorie, ce diplôme n'est pas obligatoire, mais c'est une aide précieuse à la fois sous l'angle de la pédagogie et de la sensibilisation aux questions de sécurité routière.
Officiellement, les critères sont moins stricts : il faut avoir plus de 35 ans, avoir sept trois ans d'expérience de conduite comme conducteur routier et cinq années d'ancienneté dans une entreprise de transport de voyageurs (pour le FCO Voyageurs) soit un BEP ou CAP de conducteur routier. Une fois ces critères remplis, il faut ensuite passer un stage suprême d'un organisme habilité (AFT-Iftim ou Promotrans). Après un cours de quatre jours effectué, le candidat formateur fait un stage en auditeur avant de se soumettre lui-même à une évaluation en situation avec un groupe dont il aura la responsabilité. Après habilitation, le formateur doit passer périodiquement un stage d'actualisation. Rappelons que ce dernier n'agit que par délégation de l'organisme formateur habilité. Il conserve sous son nom et sous sa responsabilité, même s'il est salarié de l'entreprise de transport. Le programme pédagogique doit impérativement suivre les prescriptions de l'arrêté ministériel du 3 janvier 2008. Mais rien n'empêche d'insister sur certains points ou de proposer à des mises en situation ou des cas pratiques !

L'avis des salariés sur la FCO

Jean-Charles Borel et Ajmar.

Colette, Jean-Charles, Ajmar ou Frédéric ont donc passé ce premier stage "made in Maisonneuve". Si Colette ou Jean-Charles (respectivement vingt et six ans d'ancienneté dans l'entreprise) ont trouvé le stage un peu long, "*cinq jours c'est vraiment trop, trois jours, c'était bien suffisant*", on n'est pas le cas d'Ajmar (six ans dans l'entreprise) ou de Frédéric (neuvre) enthousiaste. Pour ce dernier, cela a été l'occasion de se familiariser de nouveau avec des véhicules de 12,7 m de long et 2,5 m de large après cinq ans d'interruption. Même remarque pour Ajmar qui change d'affectation et va abandonner son Renault Master 15 places pour un Fast Scolar de 61 sièges ! La FCO va donne pas lieu à un examen proprement dit mais les échanges du groupe sur l'évaluation théorique sont indéniables ! La réglementation et la signalisation, sujets rébarbatifs par excellence, ont révélé les lacunes d'une mise à jour. Tous le reconnaissent.
La partie "conduite rationnelle" donne lieu à davantage de polémiques : "*Mais ces trucs, c'est inapplicable en circulation avec les horaires à respecter !*", clament Ajmar et Colette. Deux points ont particulièrement

Colette Chaffurin.

préoccupé Franck sur la partie conduite : le volant tenu d'une seule main, ou l'abord des rond-points transmission délégation ! La remarque a été faite, portera-t-elle ses fruits ? La question reste posée. Le fait de passer ensemble dans le véhicule permet aussi de mieux voir ses propres erreurs sans que le formateur n'ait à intervenir ! Et certains conducteurs comme Jean-Charles en fait preuve d'une réelle maîtrise à gérer les abords de ronds-points.
Pour eux, c'était presque un jeu. D'ailleurs, il n'y avait qu'à voir la satisfaction sur le visage de Colette lorsque elle prenait le volant pour comprendre "*qu'elle en passait aux choses sérieuses*".

Parfois, des questions non délicates comme le cas évoqué par Frédéric, un nouvel embauché : "*Non, tu vous dis que l'on ne peut pas avoir plus de personnes à bord que ce qui est indiqué sur le certificat d'aménagement. Mais que fait-on en scolaires, à un arrêt, où a plus d'élèves que prévu ?*" Embarrassé, Franck sélectionne et conclut : "*Tu appelles l'entreprise afin qu'elle prévoie une seconde navette ou qu'elle signale le problème à l'établissement et au conseil général. Dans ton cas, tu attends la suite de l'exploitation.*"
La partie conduite est aussi l'occasion de découvrir quelles rétroviseurs de certains cars scolaires sont totalement inaccessibles pour les petits gabarits. "*Ce sont bien que les constructeurs viennent nous voir pour les mises en main, et pour constater certains de nos problèmes quotidiens*", clament en chœur formateur et stagiaires !
La définition de poste de Franck Beaurain lui permet d'avoir une vision très large de l'entreprise et des conducteurs. Cet explique son attachement hiérarchique direct à Fabrice Rockens, directeur des ressources humaines. Un atout dont est conscient Jean-Baptiste Maisonneuve même s'il tempère tout excès d'enthousiasme : "*C'est un investissement sur le long terme ! Un formateur interne coûte davantage pour le conducteur. Mais l'on dépense les 100 à 150 conducteurs. Mais au l'avons pas fait seulement pour des critères financiers.*"
En plus des salaires du formateur, il faut en effet compter sur quelques "sans frais" : une salle de travail équipée de matériel de projection, une documentation complète (textes réglementaires du code de la route en particulier), des livrets pédagogiques et des relevés à régler aux organismes de formation délégataires (dans le cas présent, il s'agit de Promotrans), le stage annuel d'habilitation du formateur et, bien sûr, la mise à disposition d'un autocar répondant aux normes de la FCO !
La formation à la conduite rationnelle est aussi un avantage lorsqu'il s'agit d'intégrer de nouveaux conducteurs. "*Nous avons remarqué que les gens comme Frédéric, Ajmar, qui reprennent le volant ont sont appelés à changer de véhicule, sont plus réceptifs à la sécurité routière et à la conduite rationnelle que d'autres conducteurs du stage FCO qui circulaient au quotidien sur des lignes régulières*", note Franck. La FCO est étroitement liée aux questions de sécurité routière. "*La conduite automatique est un danger réel pour les conducteurs d'autocars*", analyse Philippe Mercey, Bepecaser Groupe Lourdes exerçant dans une auto-école de l'Ain. Son expérience révèle une autre surprise, confirmée par Franck Beaurain : "*Les femmes, contrairement à ce que l'on croit, sont plus sensibles aux changements que les hommes.*" L'homme n'imagine pas changer en cinq jours les habitudes des conducteurs, "*mais s'il s'agit, même seulement sur les parcours à vide, d'appliquer les principes de la conduite rationnelle, le pari sera gagné !*", promet-il. La routine, reflh l'ennemi.

Jean-Philippe Pastre

Formateur en entreprise, quel coût, quels bénéfices? Explications avec J.-B. Maisonneuve.

Jean-Baptiste Maisonneuve : "*Le premier bénéfice, c'est la réactivité !*"

A priori, le calcul de rentabilité est vite fait : à plus de 450 euros le stage par conducteur (hors remise de groupe), pour une société de 200 chauffeurs, cela représente un budget de 90 000 euros. En fait, ce n'est pas si simple car les conducteurs ne passent pas tous simultanément leurs FCO quinquennaux.
De plus, il faut prévoir des frais en plus des seuls salaires du formateur interne : le remplacement de celui-ci au niveau de l'exploitation – si celui-ci était conducteur –, le coût de la redevance à verser à l'organisme délégataire (AFT-Iftim ou Promotrans), le stage annuel de mise à jour du formateur, les livrets pédagogiques, la documentation indispensable, une salle de cours équipée et la mise à disposition d'un autocar répondant aux exigences de la FCO. Ajouté à la question de la rémunération, le niveau actuel de salaire des formateurs Bepecaser groupe lourd (entre 1500 et 1900 euros net – dans le meilleur des cas) limite le risque de débauchage.
Les bénéfices n'en sont pas moins tangibles. Le premier d'entre-deux est la réactivité ! "*Maintenant, on ne risque pas de ne dire d'attendre six semaines pour faire passer une FCO à un de nos conducteurs*", résume Jean-Baptiste Maisonneuve. "*On va essayer de faire les FCO dans les périodes de vacances scolaires afin de perturber le moins possible le service*", poursuit-il.
Autre atout : la formation se faisant dans l'entreprise, tous les échanges d'information sont possibles entre les équipes d'atelier, l'exploitation et les conducteurs ! Ces rencontres, en marge des contraintes de l'exploitation, permettent de dénoncer certaines pratiques ou de répondre à bon nombre de questions. La présence d'un formateur facilite aussi l'intégration des nouveaux embauchés. Il peut aussi servir de médiateur vis-à-vis des provisoires ou enseignants dans le cadre des transports scolaires. Certes, le fait de travailler sur les véhicules de l'entreprise est un coût mais aussi un avantage dans le cas du perfectionnement à la conduite économique car les conducteurs peuvent ensuite appliquer plus facilement ce qu'ils ont vu en cours d'évaluation.