

LES STANDARDS PROFESSIONNELS POUR LES CHAUFFEURS COMME UNE MESURE ESSENTIELLE POUR ASSURER LA SECURITE DES OPERATIONS DE TRANSPORT

G.P. BYKOVA

Centre de recherche méthodologique de formation des chauffeurs, Russie

rdcd@mail.ru

RÉSUMÉ

Les standards professionnels des chauffeurs ont été élaborés cette année pour la première fois en Russie par l'ordre de l'Agence Nationale des Routes. Ce projet a été réalisé dans le cadre du Programme national pour la sécurité routière. Les standards ont été élaborés séparément pour chaque catégorie de véhicules et le format - matrice tridimensionnelle montrant le niveau professionnel, les fonctions principales (pour chaque niveau), les compétences de base (pour chaque niveau de qualification et de chaque fonction). Les standards devraient être la seule base pour l'élaboration des Programmes de formation des chauffeurs pour assurer la promotion des chauffeurs "sûr", c'est-à-dire, seuls les chauffeurs qui sont vraiment nécessaire pour les opérations de transport plus sûrs, ainsi que pour les administrations/autorités de transport. En outre, ces standards (parce qu'ils sont systématisation et classification des exigences des opérateurs de transport, y compris la sécurité des opérations de transport) contribuent à la méthodologie efficace et innovante que l'autorités de transport pourrait utilisés pour l'évaluation préliminaire des mesures appliquées à la sécurité routière. Les standards devraient être considérés comme un élément important de cadre législatif pour garantir des stratégies de sécurité routière.

1. LES PRINCIPES, LA SITUATION COURANTE.

En moyen par an en Russie 200 milles accidents de la route se produisent (c'est à dire environ 50 accidents par 10 milles véhicules) dont presque 200 personnes sont victimes (par 100 milles habitants), en plus chaque 10 personnes de 100 victimes sont mortes (le degré de sévérité en 2010 s'élève à 10,6 points).

Vu que les indices de sécurité routière sont faible en Russie; en 2006 les autorités étaient contraints à adapter "le Programme national pour la sécurité routière" (jusqu'à 2012), qui prévoit 254 mesures avec un budget total de 1,5 milliards euros. Malheureusement c'est seulement 3% des mesures qui sont consacrées aux chauffeurs, contre le fait que 75-85% des accidents de la route ont lieu à cause des erreurs des chauffures.

Au base de nos recherches conduites [1, 2] on a démontré que les causes essentielles de cet événement resident dans le fait d'absence du système dans le cadre de formation des chauffeurs (pas de système, intégrité, cohérence et non-contradiction). L'orde de la formation qui fonctionnait au moment du début de la recherche se caracterisait le suivant:

- Ça fait plus de 15 ans que les exigences de qualification des chauffeurs n'étaient pas adaptées aux conditions courantes de la circulation après la perestroïka
- l'évaluation d'aptitude à conduire un véhicule n'est pas pratiqué par rapport aux citoyens.
- Le contenu et le volume des programmes de formation des chauffeurs ne depend pas si le chauffeur a l'intention d'utiliser le véhicule que pour les besoins privé (non-professionnels) ou bien effectuer une activité professionnelle

- Toutes les deux associations fédérales des transporteurs (intérieures et internationales) marquent que le système de la formation a au moins 3 majeurs défauts:
 - les demandes des employeurs ne sont pas tenues en compte
 - les chauffeurs ne sont pas assez instruits aux activités professionnelles
 - le déficit des chauffeurs qualifiés à qui on peut confier les moyens de transports et le cargaison le plus en plus riche et moderne.

Vers le début de la recherche il a été dégagé qu'il est venu le temps de la réforme de l'ordre de la formation des chauffeurs sur le plan politique (les plus hautes autorités ont reconnu l'importance de la réforme) et économique. À savoir que la brèche entre les besoins du marché du travail et le niveau de la formation professionnelle contraignait les employeurs soit attendre trop longtemps l'adaptation du chauffeur (sans recevoir un effet dû), soit investir des moyens supplémentaires dans la formation sur place. Les échelles du problème s'étendent du fait qu'en Russie c'est possible d'obtenir les permis de conduire sans avoir fait les études à l'école de conduire (ayant passé l'examen après l'autoformation): Tout cela a l'impact négatif sur la sécurité de la circulation.

Dans le cadre des nouvelles conditions socio-économiques de la Russie, la sphère d'activité du chauffeur; qui se forme par l'état du système "chauffeur-automobile-route"; se change considérablement. Il est évident que le système de la formation des chauffeurs exige une régulation adéquate et il faut se fonder sur les demandes systémiques des employeurs à titre du "standard de chauffeur sûr".

2. LA NAISSANCE DE L'IDEE ESSENCIELLE

Chacun connaît comment il faut enseigner les chauffeurs. Ce n'est pas moi qui ai inventé ce postulat, mais le président de l'Académie de la sécurité de circulation de la Tchéquie. Il est parvenu à son regret à cette conclusion se basant sur une expérience de plusieurs années: automobile (contrairement aux avions, trains, navires maritimes) sont entrés dans notre vie quotidienne tellement que tout le monde est prêt à faire part de son expérience comment il faut enseigner les candidats-chauffeurs, selon leurs propres expériences. Avec ça il y a peu qui se pose la question, quel chauffeur l'employeur contemporain exige-t-il, ces conditions change-t-il, quel est leur standard minimum, quelle compétence le chauffeur doit-il posséder pour être efficace et sûr.

Dans le cadre des événements internationaux j'ai discuté ce problème avec les membres de la Fédération européenne des auto écoles (EFA), les chefs des associations des auto-écoles et associations des transporteurs des différents pays du monde. La grande majorité a affirmé que le noyau du contenu de programme de la formation des chauffeurs s'est formé historiquement sur la base de la méthode par essais et erreurs, le sens professionnel et des ajustements, introduits par les politiciens, selon les résultats des recherches scientifiques. Ainsi on a dégagé qu'en Russie comme dans la plupart des pays du monde, la méthode systématisée sur l'ordre de la formation des chauffeurs n'est pas réalisée.

En [3] vous trouverez l'analyse systémique sur les mesures ayant pour but de consolider la sécurité de la circulation, qui sont introduites dans les différents pays du monde. Parmi toutes les mesures, à côté des «mesures traditionnelles» - règlement public (14 mesures), l'amélioration des routes et règlement de circulation (50 mesures), l'amélioration des moyens de transport (32 mesures), on a traité séparément les mesures de la formation des chauffeurs (13 mesures). Selon les évaluations de l'influence des mesures systématisées sur la sécurité de la circulation, il est notoire que les personnes

scientifiques et la communauté des professionnels pratiquant reconnaissent les standards des chauffeurs comme le fondement pour perfectionner la sécurité. D'autant plus qu'à l'égard de la garantie de la sécurité de la circulation ce n'est pas raisonnable d'utiliser les projets de la formation des chauffeurs, élaborés sans prendre compte des demandes des employeurs.

Au cours des stades d'analyse il était montré qu'en Russie les standards professionnels sur aucuns moyens de transport n'existaient jamais. En plus l'analyse de l'expérience étrangère sur 27 pays de l'UE et de même des Etats-Unis et du Canada a révélé que jusqu'au présent à l'étranger il n'y a pas de standards professionnels du niveau national (il n'y a que des standards professionnels du niveau corporatif, par exemple les standards des chauffeurs pris par l'Association de la logistique de la Grande Bretagne ou l'Association des transporteurs d'Ontario au Canada etc). De cette façon la mise au point des standards professionnels des chauffeurs de tous types de transport est devenue primordiale pas seulement en Russie mais aussi dans le monde entier.

3. LA CONCEPTION

La conception d'élaboration des standards professionnels des chauffeurs s'appuyait sur l'approche de compétence c'est-à-dire se basait sur les demandes des employeurs, y compris les demandes de la sécurité de circulation et expédition.

Pour que la cohérence des standards professionnels soit faite (la complété, non-contradiction) au debut il faut relever la liste complète des fonctions des chauffeurs. Puis ces fonctions doivent être classifiées – divisées par les groupes uniques et liées des fonctions essentielles (un minimum des fonctions nécessaires). Au final on révélait les compétences exigentes pour exercer chaque fonction du chauffeur.

L'approche systématisée exige que les standards professionnels se forment séparément par chaque moyen de transport (A,B, C, D) et leurs sous-catégories, introduites par la convention de Vienne de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Pour chaque catégories et sous-catégories les standards professionnels doivent avoir un format modulaire en fonction du travail de chauffeur aux différents type de transport, l'utilisation de la véhicule pour les besoins propres ou professionnels (pour une récompense), le travail dans des conditions climatique différentes (par exemple, le standard de chauffeur d'autobus intéurbain dans un terrain de montagne doit prévoir les compétences supplémentaires qui garantissent la sécurité de l'opération de transport – le transport des passagers et la sécurité de circulation).

L'approche ciblée sur le but demande que les experts qui sont engagés dans cette élaboration soient un groupe des spécialistes qui ont les affaires avec les chauffeurs dans des différentes spheres – de transport, opérateurs, spécialistes de la sécurité de circulation, scientifiques, les policies de route, les examinateurs, les professeurs des auto écoles, les chauffeurs professionnels avec une experience de travail d'expédition intérieur et internationale etc. Il est notoire que la quantité et la structure de la groupe doit être représentante selon un nombre des aspects – régional, type des expéditions; les exigences de la sécurité d'accomplir les expédition, les exigences de la garantie de sécurité de la circulation.

4. METHODOLOGIE

Tout d'abord les projets professionnels ont été élaborés par le groupe focalisé, composé par les représentants des employeurs des deux associations nationales des transporteurs (intérieurs et internationaux), aussi bien que des associations régionales et un groupe d'entreprises de différentes formes de propriété de toutes les régions de Russie (y compris de grandes, moyennes et petites), représentants des associations et centrales des autoécoles, des savants de certains profils, experts dans la sphère de l'assurance de sécurité de la circulation et de la sécurité du transport.

A la première étape on dressait le projet de la liste minimale des fonctions essentielles du chauffeur ayant comme base l'enquête des chauffeurs professionnels, ensuite le groupe focalisé travaillait avec lui selon une méthode de « brainstorming ». Le premier projet des fonctions a été envoyé pour l'examiner et apporter des amendements et propositions au large cercle d'experts, ensuite le groupe focalisé discutait le reçu et apportait des corrections, ensuite on répétait cet algorithme itératif. Après le traitement des fonctions (réception du coefficient voulu de la concordance des experts et la concordance non-fortuite de leurs appréciations) l'algorithme pareil a été utilisé pour rechercher les compétences, nécessaires pour les chauffeurs pour la bonne exécution de chaque fonction choisie.

La méthodologie de la procédure de plusieurs étapes par un groupe focalisé et discussions postérieures par le groupe représentatif des spécialistes de plusieurs régions de Russie, l'itérativité de l'algorithme a permis en fin de compte, d'assurer la convergence de la procédure et l'élaboration des composants accessibles du standard professionnel, sur lesquels se sont rencontrés les opinions de la majorité écrasante des experts (90 % -le niveau de la probabilité crédible).

L'enquête des organisations de transport à tous les niveaux de l'algorithme (les employeurs des chauffeurs) était représentative et rédigée par les représentants des transporteurs de tous les 7 arrondissements de la Fédération de Russie, travaillant dans différentes entreprises de transport – à partir des entrepreneurs individuels, jusqu'aux grands holdings des transporteurs internationaux. Ainsi, cette évaluation des notes et des propositions sur les exigences envers les chauffeurs présente les exigences –types des employeurs actuels en général dans le pays.

Sur le plan procédural la méthodologie présentait l'algorithme de 8 niveaux de l'élaboration successive de tous les composants des standards professionnels, réalisé à part pour chaque catégorie du moyen de transport (algorithme itératif avec filtration et sélection/supplément) . La variante définitive (huitième) du projet des standards professionnels a été envoyée dans les organes du règlement publique dans la présente sphère. Le Ministère du transport, Le Ministère des affaires intérieures, le Ministère de la santé et du développement social, le Ministère de l'éducation et de la science, le Ministère de la Défense, le Ministère des situations extrêmes. Les répercussions et les remarques (en général rédactionnelles, terminologiques et portant sur le droit et les normes) ont été prises en compte lors de la mise au point finale des standards professionnels.

5. LES STANDARDS PROFESSIONNELS DES CHAUFFEURS

Premièrement dans l'histoire de Russie ont été dégagées et systématisées les exigences des employeurs actuels envers les chauffeurs et il est devenu évident, comment et quoi il faut leur apprendre (y compris compte tenu de la psychologie des participants de la

circulation routière etc.). Cela signifie qu'est apparue une base fondée pour la mise au point des programmes de formation, d'ailleurs c'est un programme par modules au dépend de ce fait si le futur conducteur a une intention de transporter lui-même et sa famille ou non (« conducteur-amateur ») ou travailler par embauche comme chauffeur professionnel, sur quels types de véhicule etc.

En outre, certains composants des normes (standards) professionnelles en vigueur en Russie, et notamment, les caractéristiques de qualification et catégories des chauffeurs, sont systematisés sur une stade d'analyse. On a dégagé, que certains actes de droit ont eu une contradiction considérable. De plus, les documents en vigueur, contenant les normes des standards professionnelles sont vieillis et ne correspondent pas aux conditions de travail de marché des chauffeurs, aux conditions de la circulation routière, considérablement changée, c'est-à-dire aux exigences envers les chauffeurs et avant tout, pour assurer la sécurité de la circulation routière.

Sur la stade de synthèse on a élaboré un format du standart professionnel – un cross-tableau de trois couches, reliant conséquemment :

- la liste des exigences fonctionnelles envers les chauffeurs
- leur groupement selon le niveau de qualification
- les compétences, exigées correspondant à chaque niveau (connaissances, habiletés, acquis, prise autonome de solution, responsabilité de cargo/passagers, et véhicule, savoir de pronostiquer des situations routières, tolérance, résistance au stress, etc.)

Ainsi, la quintessence du standart professionnel- c'est la liste d'exigences envers le chauffeur, divisée en niveaux de qualification (y compris, compte tenu de la division en « professionnels » et « amateurs »), la liste des compétences pour chaque exigence (ce que le chauffeur doit non seulement savoir, mais comprendre, pas uniquement savoir, mais appliquer) La logique du standart est observée- le présent tableau –cross (le standard professionnel) est rédigé sous forme de document, déterminant les exigences minimales envers le chauffeur du point de vue de l'exécution de ses fonctions d'une façon efficace et sûre.

En fait, les standards professionnnels des chauffeurs deviennent logiquement la base de la mise au point des programmes de formation des chauffeurs :

- de quel chauffeur a besoin l'employeur
- quelles fonctions, travaux, opérations, doivent être faites par les chauffeurs
- quelles compétences doit posséder le chauffeur, pour assurer la coïncidence des exigences de l'employeur, y compris l'assurance da la sécurité da la circulation (connaître et comprendre, connaître appliquer etc.)
- quelles qualités psychophysiologiques doit posséder le chauffeur (résistance au stress, la vitesse de la réaction, tolérance envers les autres acteurs de circulation etc.).

Les standards professionnels sont faits selon le principe de module – d'abord les exigences de base envers les chauffeurs « amateurs » (c'est à dire, qui n'utilisent pas le transport pour paiement ou rémunération), sont complétés par les modules « professionnels » au dépend da la complexité de la catégorie du véhicule (par exemple, un léger camion- un gros-poids- gros camion avec remorque ou semi-remorque. Cela sert de base pour former les standards et les programmes de formation des chauffeurs selon le principe logique de modules.

6. APPROBATION PRELIMINAIRE

Les standards élaborés sont à présent examinés par les deux associations nationales des transporteurs afin de les introduire plus tard comme standard corporatif.

Sur la base des standards professionnels sont élaborés des programmes des modules (le module universel sur toutes les catégories de véhicules + les modules indispensables sur chaque catégorie et les modules supplémentaires sur les types de transport). Les programmes entrent en vigueur à partir du 1 mars 2011 (simultanément avec l'introduction des sous-catégories pour être en harmonie avec la Convention de Vienne de CEE de l'ONU).

L'approbation préliminaire est réalisée par les organes publiques (voir ch.4 plus haut). Les standards professionnels des chauffeurs élaborés ne sont pas destinés pour utilisation directe dans le domaine des transports spéciaux – pompiers, militaires etc., mais peuvent être utilisés par les organes du règlement publique, par exemple Ministère des situations extrêmes ou Ministère de la Défense comme base pour élaborer les standards professionnels pour les chauffeurs en cas de transport spécial (module du transport spécial). Les Ministères de force examinent les standards professionnels élaborés comme base de programme de formation des chauffeurs pour leurs besoins spécifiques.

Il est indispensable une approbation sous tous les aspects, prenant en considération, que le standard professionnel du chauffeur est destiné:

- pour les employeurs
 - évaluation de la qualification (si le chauffeur est prêt à la bonne sûre exécution de ses fonctions)
 - solution des tâches dans le domaine de la gestion du personnel
 - la mise au point des systèmes de stimulation
 - sélection professionnelle des chauffeurs au dépend de type de transport
 - certification volontaire des chauffeurs

- pour les organes du règlement publique, les pouvoirs locaux, syndicats, associations des transporteurs
 - maintien des exigences uniques envers la qualité de l'activité professionnelle
 - création du fondement du système de formation (et attestation) des chauffeurs, partant des demandes et exigences des employeurs (transporteurs)
 - base législative des exigences des employeurs (transporteurs) envers le système de formation des chauffeurs, y compris les programmes et l'ordre de formation (qui, combien et quoi doit apprendre aux chauffeurs, qui doit régler la formation des chauffeurs professionnels ou amateurs)

- pour les chauffeurs
 - motivation du perfectionnement
 - maintien de la sûreté en ce que la correspondance du standard professionnel donne au chauffeur la priorité sur le marché du travail.

- pour formation, recyclage des chauffeurs
 - formation des exigences professionnelles (c'est-à-dire exigences des employeurs) envers la formation des chauffeurs
 - formation des programmes de formation des chauffeurs du moyen de transport
 - formation du standard de formation

7. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Nous sommes au démarrage de l'approbation, après la formation il nous faudra faire un monitoring des accidents routiers (DTP) et l'analyse de l'effet des programmes et standards. Mais déjà actuellement les chauffeurs et les organes de règlement public et les savants ont reconnu, que les avantages du standard est dans le contenu complet, non –contradictoire et logique des programmes de formation des chauffeurs ; les professionnels reconnaissent que finalement les standards professionnels sont devenus encore une pierre dans le fondement de la formation de la base des normes de droit pour assurer la stratégie de sécurité de la circulation routière.

Les standards professionnels des chauffeurs, élaborés pour la première fois en Russie, présentent une multitude plus rigide à comparer avec les exigences de qualification des chauffeurs (sur lesquels se basaient avant les programmes des formation) et en voici 3 raisons :

- les standards sont basés sur l'analyse des exigences des employeurs actuels
- l'enquête des employeurs est menée en stricte correspondance avec les règles de la statistique mathématique (représentativité des experts, l'accord qui n'est pas fortuit, l'appréciation de coordination etc.)
- les standards – ce sont la présentation des aspects tripartites du travail du chauffeur (fonctions, niveau de qualification, et de compétence)

Ce projet est un projet pilote dans tout le monde parce que ces standards ont été élaborés au niveau national (alors que dans certains pays il existe standards de niveau corporatif). Les standards devraient être la seule base pour l'élaboration des Programmes de formation des chauffeurs pour assurer la promotion des chauffeurs "sûr", c'est-à-dire, seuls les chauffeurs qui sont vraiment nécessaire pour les opérations de transport plus sûrs, ainsi que pour les administrations/autorités de transport.

En outre, ces standards (parce qu'ils sont systématisation et classification des exigences des opérateurs de transport, y compris la sécurité des opérations de transport) contribuent à la méthodologie efficace et innovante que l'autorités de transport pourrait utilisés pour l'évaluation préliminaire des mesures appliquées à la sécurité routière. Les standards devraient être considérés comme un élément important de cadre législatif pour garantir des stratégies de sécurité routière.

Russie est un vaste pays avec des différences substantielles dans les conditions routières en régions, c'est pourquoi les standards élaborés au niveau national peut être utilisé comme la base pour l'établissement de standards au niveau régional.

Il est évident que les standards professionnels se présente une base du système de formation (y compris la certification volontaire) des chauffeurs et ils ne resolve pas tous les problèmes de garantir la sécurité de circulation. Il n'en faudra pas seulement l'introduction des standards professionnels mais aussi les actions concertées des organes de règlement public et associations des expéditeurs.

RÉFÉRENCE

1. Bykova, G.P. (2010). Les standards professionnels des chauffeurs des véhicules de catégories différentes et sous-catégories. La conférence internationale de science et pratique «Les problèmes contemporains de principes essentiels de sécurité: expérience, problèmes, les recherches de la resolution», Kazan, Russie. Vol 2, pp 112-117

2. Bykova, G.P. (2010). Les standards professionnels des chauffeurs des véhicules de catégories différentes et sous-catégories. La 9-ème conférence internationale de science et pratique «l'Organisation et la sécurité de circulation dans des grandes villes», Saint-Pétersbourg, Russie. Article 2.49, pp 447-450
3. Elvik, R. & Vaa, T. (2005). Livre de référence des mesures sur la sécurité de circulation. Elsevire, 2005. 1078 pages.