

Eric PIERSON

De: descamps elise [elisedescamps@yahoo.fr]

Envoyé: vendredi 8 juin 2007 13:36

À: e.pierson.afce@wanadoo.fr

Objet: dépêche AEF.... et merci encore !

AEF

[dépêches](#) [documents](#) [thématiques](#) [agenda](#) [recherche](#)
 10 dernières dépêches • Ven 8 juin 07, 12h57 - [La nouvelle](#)

Vendredi 8 juin 2007
 Elise DESCAMPS
 L'AEF - L'Agence
 éducation formation

[Mon AEF](#)
[Paramétrage de
 votre abonnement](#)
[Une formation pour
 mieux utiliser L'AEF](#)

[déconnexion](#)

AEFC
 365, rue de Vaugirard
 75015 Paris
 Tél : 01 53 10 39 39
 Fax : 01 53 10 39 30
L-aeef@L-aeef.com
 SAS au capital de 61000 €
 SIRET : 428 167 688 000 12
 APE : 724 Z
 TVA INTRA: FR 734 281 676 88

**Abonnez-vous
 au flux RSS de L'AEF**

RSS

**Qu'est ce qu'un flux
 RSS ? Comment s'y
 abonner ?**

[cliquez-ici pour en
 savoir plus](#)

Dépêche n°**79943**

Metz, Vendredi 8 juin
 2007, 12:00:40

[Elise Descamps](#)

Ligne directe: 03 87
 62 41 17

Domaine : Formation professionnelle

Rubrique : Compétences

Salariés en situation d'illettrisme: des formations à la conduite d'engins de chantier adaptées à ces publics

L'organisme de formation professionnelle continue AFCE (Assistance, formation et conseil aux entreprises utilisatrices d'engins) prépare actuellement une "deuxième génération" de tests d'évaluation entièrement accessibles aux personnes en situation d'illettrisme, nouvelle étape d'un processus d'adaptation en direction de ce public, engagé en 2001 par cet organisme situé en Moselle. Créé en 1996 par plusieurs entreprises du BTP de Moselle en manque de main-d'œuvre qualifiée, AFCE, dont le siège social se situe à Hauconcourt (Moselle), a réfléchi à orienter son offre vers ce public quand la possession d'un CACES (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité) pour la conduite d'engins de chantier est devenue obligatoire, en 1998.

"Les entreprises du BTP se sont retrouvées confrontées à une difficulté de recrutement, mais aussi de formation pour les personnes qu'elles employaient déjà", explique Eric Pierson, directeur d'AFCE. "Ces personnes étaient généralement faiblement lettrées, la plupart n'ayant aucun niveau de qualification, et une proportion importante étant d'origine étrangère." L'organisme décide alors d'adapter ses examens, en abandonnant les réponses rédigées et en adoptant des réponses binaires, où il s'agit de cocher des cases répondant à des questions lues par une voix off, avec le support de schémas et photographies projetés sur écran. "On était les

premiers à le faire à l'époque", affirme Éric Pierson.

AFAQ-AFNOR, ORGANISME CERTIFICATEUR

"La Cnam (Caisse nationale d'assurance maladie) est l'auteur de la législation et du contenu des examens concernant la conduite d'engins, et nous devons faire accepter la méthode par Afaq-Afnor qui est mandaté comme organisme certificateur. Nous avons travaillé en amont avec la Cram (Caisse régionale d'assurance-maladie) de Strasbourg, qui nous a donné un avis sur la pertinence de ce que l'on avait conçu. L'ensemble a demandé deux ans de développement", raconte le directeur, qui a soumis en 2001 tous les stagiaires à cette nouvelle méthode, quel que soit leur niveau de langue.

Permet-elle une évaluation aussi fine qu'auparavant? "On ne leur demande pas d'être subtils dans leurs réponses, mais de savoir conduire et ne pas causer d'accident. L'essentiel est de mesurer leur degré de connaissance et non leur capacité à les exprimer. Nos questions sont précises, et nos tests sont reconnus en France comme étant les plus difficiles du marché, même plus difficiles que certains tests écrits", affirme Éric Pierson. Supprimer l'écrit a aussi un autre avantage selon lui: "enlever le stress inutile", car "prendre une feuille et un crayon est pour beaucoup angoissant, et mettre un rond dans une case est déjà vécu pour certains comme quelque chose de compliqué". Ne pas être noté sur des phrases rédigées balaierait aussi la suspicion de correction subjective.

UNE DEUXIÈME GÉNÉRATION DE TESTS D'ÉVALUATION

"On travaille actuellement à une deuxième génération de tests d'évaluation, entièrement informatisés", annonce le directeur. Les réponses seront renseignées sur un écran tactile, sans clavier, "car il effraie", le recours à l'informatique permettant de délivrer les résultats immédiatement après, et de les commenter. "On gagne en coût de correction et on peut leur expliquer sur quels thèmes ils ont échoué", ajoute Éric Pierson. De plus, ces tests devraient améliorer la formulation des questions orales, généralisant les structures simples, pour une meilleure compréhension. "Dès

qu'une phrase a deux virgules, c'est compliqué, et il faudrait utiliser au maximum 1 000 mots du vocabulaire."

Outre les examens, AFCE réfléchit à adapter les formations en elles-mêmes. "Avant, pour conduire une grue à tour, ils recevaient un document de 150 pages. Maintenant il faut au maximum 40 pages, dont 20 pages d'images, et le reste, écrit, n'est qu'optionnel. Seulement 15 à 20% de nos formations se font en salle, le reste se fait sur le terrain", indique le directeur, qui n'exige comme niveau minimal des stagiaires que la reconnaissance des nombres. Cette dose de pratique majore selon lui le coût de la formation, car elle nécessite de l'espace et des engins en nombre, mais "dans notre domaine, l'intuitif et l'expérience sont des éléments de formation beaucoup plus efficaces que la transmission écrite", et "on reste sur les mêmes prix de marché que nos concurrents".

SIMULATEUR DE CONDUITE

Pourtant, même sur la partie pratique, les personnes possédant un faible niveau de qualification peuvent selon lui indirectement être désavantagées. "Les personnes faiblement lettrées ont aussi une compréhension orale plus difficile. Il faut davantage décomposer les consignes. Elles sont souvent plus anxieuses, or monter sur une grue est impressionnant, et contrairement aux véhicules d'auto-école, il n'y a pas de double commande, le stagiaire est seul dans la cabine, ce qui est dangereux quand il ne maîtrise pas les automatismes", affirme Éric Pierson.

Pour y remédier, AFCE a mis au point, avec le concours d'élèves ingénieurs de l'Enim (École nationale des ingénieurs de Metz) un simulateur de conduite, reproduisant, en salle, une cabine d'engin, un exercice virtuel apparaissant à l'écran. Là aussi, les consignes écrites sont très rares. 200 000 euros ont été dépensés pour la conception et création de sept simulateurs destinés à faire acquérir les premiers automatismes dans un climat non stressant, avant de monter dans les engins. Depuis leur mise en service, l'AFCE affirme accélérer considérablement ses formations, l'utilisation de cet outil permettant, en outre, de s'exercer même par intempéries et d'économiser le temps d'installation dans l'engin. Cette méthode, "encore en cours d'amélioration", est selon AFCE

"une première mondiale dans la formation à la conduite d'engins".

DÉPLOIEMENT DE LA FORMATION

AFCE attribue notamment à ces différentes innovations son développement actuel. "Nous avons accueilli sur ce site 1 100 stagiaires en 2001, 2 000 en 2003 et 2 600 l'an dernier", affirme Éric Pierson, qui annonce, en plus des filiales de Oignies (Nord), de la Réunion, et de Casablanca, l'ouverture à la fin de l'année de deux autres, à Toulouse et Lyon. "Beaucoup de nos clients nous reconnaissent la pédagogie adaptée à leurs salariés", affirme-t-il.

AFCE délivre des formations courtes (d'une durée moyenne de cinq jours) à la conduite d'engins de chantier, l'utilisation d'échafaudages, ou encore la mise en place de signalisation temporaire sur les chantiers, qui débouchent sur des titres professionnels, essentiellement concernant la conduite de grues, mais aussi des CACES et CAUS (certificat d'aptitude à l'utilisation en sécurité des ponts roulants).

Contact: AFCE, Éric Pierson, directeur, 03 87 51 62 62

Dépêche n° 79943 © Copyright L'AEF - 1998/2007.

Conformément au code sur la propriété intellectuelle, toute reproduction ou transmission, de cette dépêche est strictement interdite, sauf accord formel de L'AEF.

[Contacter L'AEF](#)

Imprimer cette dépêche

[retour](#)

Elise Descamps
2 rue Mazarin - 57 000 Metz
03 87 62 41 17 - 06 87 66 73 04

Découvrez une nouvelle façon d'obtenir des réponses à toutes vos questions ! Profitez des connaissances, des opinions et des expériences des internautes sur [Yahoo! Questions/Réponses](#).