

Final Conference ENGCARD/European Professional Cards 1 April 2008

INTRODUCTION – Ph. Wauters, FEANI Secretary General

Monsieur le Commissaire,
Mesdames et messieurs
Les orateurs, Membres d'Institutions Européennes et d'organisations professionnelles,
Chers collègues de la FEANI,

Je vous souhaite la bienvenue à cette conférence concernant la 'Carte Professionnelle Européenne'.

Je ne bouderais pas mon plaisir de voir une participation aussi éclectique que nombreuse à cette conférence, et je peux vous assurer que ce plaisir est tout à fait partagé par M. Carlo Parietti, le président de EUROCADRES.

J'ai toutefois un regret, celui de l'absence de Dr. Willi Fuchs, président de la FEANI, qui voulait être ici car il tient ce projet à cœur.

Seulement nous avons du choisir entre l'agenda du Commissaire Spidla et celui de M. Fuchs qui, nous le savons, était dans l'impossibilité de se libérer aujourd'hui et qui m'a demandé de présider cette conférence au nom de la FEANI.

- Nous voilà donc arrivé à la fin de ce projet, qui est une étude de faisabilité d'une Carte Professionnelle Européenne. Cette étude a comme objectif de donner une réponse à la question de savoir si cette carte peut contribuer à faciliter la mobilité.

Elle comprend deux volets : le *premier volet* concerne l'étude de faisabilité pour une **carte pour ingénieurs**. Nous en avons étudié tous les aspects tels que :

- Son contenu
- Le contenant, la carte ne pouvant contenir qu'un nombre limité d'informations, il faut y associer une banque de données
- L'organisation qui attribuera et délivra la carte
- L'aspect financier, le coût de la carte
- Les conditions de succès
- Etc.

Tout ceci vous sera détaillé au seconde partie par M. Blaffart, le chef de projet de FEANI.

Le second volet concerne la portabilité de ce concept à d'autres professions.

- Cette étude a été financée par la DG Emploi, Affaires Sociales et égalité des changes – et je prends l'occasion de remercier vivement la Commission pour ce support sans lequel il nous aurait été impossible de faire ce travail. Cette étude a été faite par FEANI – la Fédération Européenne des Associations Nationales d'Ingénieurs – en

*Fédération Européenne d'Associations Nationales d'Ingénieurs
European Federation of National Engineering Associations
Europäischer Verband nationaler Ingenieurvereinigungen*

partenariat avec EUROCADRES - The Council of European Professional and Managerial Staff. Dans la répartition des tâches il était donc naturel que FEANI se concentre plus particulièrement sur le volet Ingénieurs et EUROCADRES sur la portabilité vers d'autres professions.

- L'étude étant maintenant terminée, cette conférence en est le dernier acte. Cette étude nous a passionnée – je dirais même a éveillé les passions - elle a vu une grande participation au sein de nos deux organisations. En ce qui concerne la FEANI, nous y avons rencontré les adeptes de la carte, autrement dit ses convaincus, ses détracteurs, ses sceptiques, et ses indifférents.

Sans présenter dans cette courte introduction les résultats de l'étude, permettez-moi en souligner deux ;

1. Tout d'abord revenons à l'objectif initial de cette carte professionnelle tel que formulé dans le considérant 32 de la Directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles, en l'occurrence d'être un 'facilitateur à la mobilité' en accélérant les échanges d'information concernant la carrière professionnelle.

L'impression globale qui se dégage de la vaste enquête que nous avons menée aussi bien auprès des ingénieurs en fonction que des futurs ingénieurs qui sont encore en formation, enquête dont il faut toutefois souligner le faible taux de réponses, peut être formulée en raccourci de la façon suivante :

« La mobilité, ce n'est pas gagné ».

Bien sur, la mobilité n'est pas un but en soi. On peut être mobile parce qu'on le veut et que l'on cherche soi même une amélioration dans son travail/sa carrière. Où bien on est mobile non pas parce que l'on a voulu mais par obligation car l'environnement de travail a changé ou a disparu.

Il est donc peut-être utile de préciser ici que nous entendons par mobilité aussi bien que la mobilité géographique, c-à-d d'un pays vers un autre – soit à l'intérieur d'un même pays, que la mobilité fonctionnelle à l'intérieur d'une même entreprise.

Cependant, il se fait que quand on interroge les ingénieurs, y compris les futurs ingénieurs (via l'association BEST), c-à-d ceux qui sont encore aux études et qui profitent pleinement avec beaucoup d'enthousiasme des opportunités offertes par ERASMUS pour partir 3 voir 6 mois dans un autre pays européen, le pourcentage de ceux qui sont prêts à être mobile dans le sens mobilité géographique et ont envie de faire ou continuer leur carrière dans un autre pays, ou qui sont conscients qu'ils devront l'être un jour en cours de leur carrière, est étonnamment faible.

Si je me permets une estimation malgré le faible taux de réponses, je dirais qu'il est globalement de moins de 5%. Ce pourcentage varie toutefois en fonction des pays. Une enquête récente menée en Belgique va dans le même sens et montre que la vaste majorité des employés sont satisfaits de leur emploi; ils souhaitent et comptent bien rester dans la même société qui les emploient.

De ceci, nous pouvons tirer deux conclusions diamétralement opposées:

- La première, la plus facile, est de voir dans le faible taux de réponses la preuve irréfutable que la carte ne présente aucun intérêt pour les ingénieurs. Les opposants à la carte ont bien sur adopté cet argument.
- La seconde est de mettre le faible taux de réponses en corrélation avec le faible pourcentage de mobilité (les 5%). En effet, on demande à des personnes leur opinion sur un nouvel outil dont ils ne perçoivent pas vraiment l'avantage qu'ils pourraient en tirer, puisque leur mobilité n'est à priori, pas un sujet à l'ordre du jour.

Si maintenant on prend pour acquis que l'époque où l'on faisait toute sa carrière dans la même société voir dans le même pays est révolue et que vouloir ou pas tout le monde sera amené à être mobile, à changer, et que d'autre part on constate que si peu y sont prêts, ceci constitue peut-être bien la **raison principale** pour faire cette carte afin d'offrir même pour ceux qui aujourd'hui n'en voient pas ou pas encore l'utilité et l'usage qu'ils peuvent en faire un formidable outil qui permet à l'ingénieur d'avoir prêt, à jour, et surtout validé, tous les renseignements concernant sa carrière professionnelle dans le futur qu'il aura besoin quand il postulera.

Au passage laissez moi vous faire remarquer que nous débordons ici du cadre des professions réglementées, sujet de la Directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles, puisque nous étendons ce concept aux professions non-régulées comme ce sera expliqué plus en détail cet après-midi.

2. Je voudrais ensuite faire quelques observations concernant le « coût de la carte ».

Il est évident que la mise en place au niveau européen d'une organisation **qui collecte et valide** des données des personnes demandant une carte ou son renouvellement, qui est en charge de la distribuer ainsi que de développer le support informatique et ultérieurement d'assurer la maintenance, nécessitera un important investissement au départ. Celui-ci doit pouvoir être amorti dans une période raisonnable, qui dépendra du nombre de cartes vendues dans cette période, ce qui aura une influence sur le prix de la carte, qui doit être attractif.

Il dépend aussi du type d'informations qui seront mises sur la carte à savoir des informations simplement validées ou demandant au préalable une évaluation de la personne (assessment) dont le coût devrait être reporté sur la carte. Pour simplifier, je considérerai ici que le premier cas.

Dans l'étude nous avons sélectionné et présenté deux schémas financiers parmi les alternatives que nous avons analysées. Nous en avons dégagé un '**prix par carte**' qui a été établi supposant que l'en vendra 100,000 cartes les premières 5 années. Ceci suscite deux questions :

*Fédération Européenne d'Associations Nationales d'Ingénieurs
European Federation of National Engineering Associations
Europäischer Verband nationaler Ingenieurvereinigungen*

- *100,000 cartes en 5 ans, est-ce réaliste ?*
Considérant qu'il y a 4,000,000 million d'ingénieurs en Europe et que seulement 5% sont mobiles, nous avons déjà un potentiel de 200,000 cartes. Pour ceux qui croient en la carte, on est dans le bon. Pour les autres ? ...
- *Le prix par carte qui s'en dégage est-il raisonnable ?*
La réponse dépendra essentiellement du succès de la carte c-à-dire de son acceptation, qui dépendra de plusieurs facteurs :
 - L'un de ceux ci est totalement sous le contrôle de l'organisation qui sera mise en place pour gérer l'attribution de la carte, à savoir entre autre la fiabilité des informations qui auront être validées et donc la 'valeur' de la carte et donc de la confiance que l'on peut avoir dans la carte
 - Les autres facteurs, qui ne qui ne sont pas entièrement sous le contrôle de l'organisation, et qui concernent l'acceptation de la carte par exemple auprès des employeurs et des administrations publiques - en particulier de celles des pays qui régulent la profession.

Je reviens un moment sur les résultats de l'enquête que nous avons menée auprès des ingénieurs. Parmi ceux qui portent un intérêt à la carte, pratiquement tous ont mis comme condition qu'elle soit reconnue comme le standard de qualité pour ingénieurs et qu'elle soit reconnue légalement. Ceci veut dire que les informations qu'elle contient puissent être acceptée en place du « dossier papier » à fournir quand on change d'employeur ou qu'on introduit une demande de reconnaissance auprès des administrations des pays qui régulent.

Ceci, et j'insiste sur ce point, ne changerait en rien la prérogative des administrations des pays qui régulent la profession de décider in finé si un permis national d'exercer la profession peut oui ou non être délivré à un candidat ou seulement sous certaines conditions.

La proposition de développer une carte professionnelle est détaillée dans un document des Institutions Européennes – en l'occurrence une Directive – qui a donc force de loi. Pour l'instant, c'est seulement un considérant. Un considérant qui seulement « invite » les organisations professionnelles à développer une telle carte. Ce n'est donc pas un article et il n'y a donc pas d'obligation juridique pour les administrations des pays où la profession est régulée, de prendre ni cette carte ni son contenu en considération.

Il serait donc souhaitable pour le succès de la carte que les instances européennes puissent apporter leur soutien pour afin que les administrations de ces pays, acceptent de prendre cette carte en considération quand le demandeur migrant en a la possession.

Ceci vaut bien sur pour la profession des ingénieurs dont la régulation pour l'accès à la profession varie d'un pays à l'autre et va d'une absence totale de régulation jusqu'à une

régulation totale. Ceci n'est sans doute pas valable pour des professions qui sont entièrement régulées.

Voilà donc les points de l'étude que je voulais mettre en évidence dans cette brève introduction.

Nous aurons l'occasion d'entendre au cours de la journée les opinions d'autres professions ainsi que de la Commission en particulier sur le dernier point que j'ai évoqué, et bien sûr nous avons prévu des temps de question réponse pour approfondir certains points.

Je vous remercie vivement pour votre attention et sans plus attendre je passe la parole à M. Forslund qui va introduire les prochains orateurs.