

Qualification et formations obligatoires des conducteurs en Europe

Enjeux et contexte

Toute personne souhaitant exercer un poste de conducteur professionnel doit accomplir et réussir un parcours débouchant sur l'obtention d'une carte de qualification professionnelle.

Le droit d'exercer le métier de conducteur est régi par une réglementation européenne. La Directive 2003/59/CE a permis d'établir les exigences de qualification initiale et de formations continue pour les conducteurs professionnels de camion et d'autobus en Europe. Elle fait obligation à tous les conducteurs de véhicules de transport de marchandises (plus de 3,5 tonnes) ou de voyageurs (plus de 8 places assises), d'être titulaire d'une qualification initiale et fait également obligation de formation continue tous les 5 ans afin d'actualiser les compétences professionnelles de ces conducteurs. L'objectif est d'améliorer la sécurité routière et de professionnaliser les conducteurs pour tendre vers une mobilité durable.

Cette Directive a été appliquée et transposée par les membres de l'Union Européenne de manière plus

ou moins souple avec une grande marge de manœuvre et par des pratiques différentes d'un état membre à un autre.

En avril 2018, la commission européenne a adopté la Directive 2018/645 qui précise notamment certaines exemptions, le contenu de formation ainsi que ses modalités. Cette Directive devrait être transposée par les états membres d'ici mai 2020.

Dans ce contexte, et dans le cadre d'un projet européen Erasmus + intitulé « Evaluating to improve », l'AFT a mené une première étude comparative sur les schémas de qualifications et de formations continues obligatoires des conducteurs en Europe.

Il s'agit ici, suite à l'application de la Directive 2003/59/CE, de montrer la diversité des schémas de qualification initiale et des formations continues obligatoires de conducteurs routiers dans les différents pays européens, et d'envisager les différents changements qu'apportera la Directive 2018/645 (sans prétendre à l'exhaustivité).

Qualification initiale : Des dispositifs différents mais qui garantissent les compétences des conducteurs

Les différents schémas de qualifications initiales

La Directive 2003/59/CE prévoit deux schémas de qualifications initiales possibles :

- La qualification initiale ; en France, les titres professionnels délivrés par le ministère du Travail (Titres professionnels de conducteur du transport routier de marchandises sur porteur, de conducteur du transport routier de marchandises sous tous véhicules, aux Titres professionnels du transport routier interurbain de voyageurs) et les diplômes de conducteurs routiers délivrés par le ministère de l'Education nationale (CAP Conduite et BAC pro Conduite) valent qualification initiale au sens de la Directive 2003/59/CE.
- La qualification initiale accélérée, qui s'accompagne d'une condition d'âge plus élevée pour entrer dans le métier de conducteur ; elle correspond pour la France à la FIMO (Formation initiale minimale obligatoire).

Schémas de qualification initiale prévus par les textes européens.

A noter que dans sa transposition des textes européens, et contrairement à d'autres états, la France n'a pas exploité toutes les dispositions prévues dans la directive européenne pour abaisser l'âge d'entrée dans le métier de conducteur de véhicules de transport routier de voyageurs :

CATEGORIES DE VEHICULES	QUALIFICATION INITIALE	QUALIFICATION INITIALE ACCELEREE
C1, C1E	18 ans	18 ans
C, CE	18 ans	21 ans
D1, D1E	21 ans <i>18 ans si service régulier national <50km</i>	21 ans
D, DE	21 ans <i>20 ans sur territoire national 18 ans sans passager sur territoire national</i>	23 ans <i>21 ans si service régulier <50km</i>

- Pour la qualification initiale (titre professionnel et diplôme de conduite en transport de voyageurs), la France n'a pas rendu possible la conduite en deçà de 21 ans, alors que la directive ouvrait des possibilités sous conditions.
- Pour la FIMO TRV, la France a introduit une restriction supplémentaire en contrepartie de la conduite à partir de 21 ans (conduire sur le territoire national).

Schémas de qualification initiale dans le système français

D'après l'IRU, les restrictions de distances imposées aux jeunes conducteurs de transport de passagers, soit des services réguliers de moins de 50 km, sont particulièrement préjudiciables aux grands pays, dont les services réguliers sont fréquemment plus longs.

CATEGORIES DE VEHICULES	QUALIFICATION INITIALE	QUALIFICATION INITIALE ACCELEREE
C1, C1E	18 ans	18 ans
C, CE	18 ans	21 ans
D1, D1E	21 ans <i>18 ans si service régulier national <50km</i>	21 ans
D, DE	21 ans <i>20 ans sur territoire national 18 ans sans passager sur territoire national</i>	23 ans <i>21 ans si service régulier national <50km</i>

Les modalités d'obtention de la qualification professionnelle

Les différentes options possibles

La Directive 2003/59/CE laisse aux états membres le choix entre deux options pour l'obtention de la **qualification initiale** :

- **L'option 1** comportant à la fois la **fréquentation obligatoire de cours et un examen** oral et/ou écrit. Dans cette option, la formation initiale est obligatoirement d'au moins de 280h, dont 20h minimum de conduite individuelle.
- **L'option 2** comportant **uniquement un examen**. Cette option ne comporte pas de formation initiale obligatoire, mais est conditionnée à la réussite d'examen théoriques d'au moins 4 heures et pratiques d'au moins 2 heures, dont 1h30 de conduite minimum.

Dans le cadre de la **qualification initiale accélérée**, la fréquentation, dans un centre de formation agréé, d'une formation d'au moins 140h sanctionnée par un examen, est rendue obligatoire par la Directive 2003/59/CE. Ces durées s'entendent hors durées nécessaires pour être formé en vue du passage des permis de la catégorie de véhicule correspondant.

Modalités d'obtention de la qualification en Europe

QUALIFICATION INITIALE (entrée + têt dans le métier)		QUALIFICATION INITIALE ACCELEREE
OPTION 1	OPTION 2	Formation de 140H min <i>(10H conduite min dont 4H max sur simulateur haut de gamme)</i> directive 2018/645: apprentissage en ligne possible & Examen écrit ou oral
Formation de 280H min <i>(20H conduite min dont 8H max sur simulateur)</i> directive 2018/645: apprentissage en ligne possible & Examen écrit ou oral	Examen - <u>Théorique</u> (4H min) Questions + études de cas & - <u>Pratique</u> Conduite (1H30 min) + Epreuve pratique (0H30 min) + éventuellement simulateur	

A cet égard, la Directive 2018/645 :

- Inclut la possibilité que la formation initiale soit dispensée au moyen des technologies de l'information et de la communication (apprentissage en ligne).
- Permet d'inclure dans la formation initiale des formations spécifiques rendues obligatoires par d'autres textes européens pour le transport des marchandises dangereuses, le transport de personnes à mobilité réduite et le transport d'animaux vivants.

Leurs déclinaisons dans les différents pays

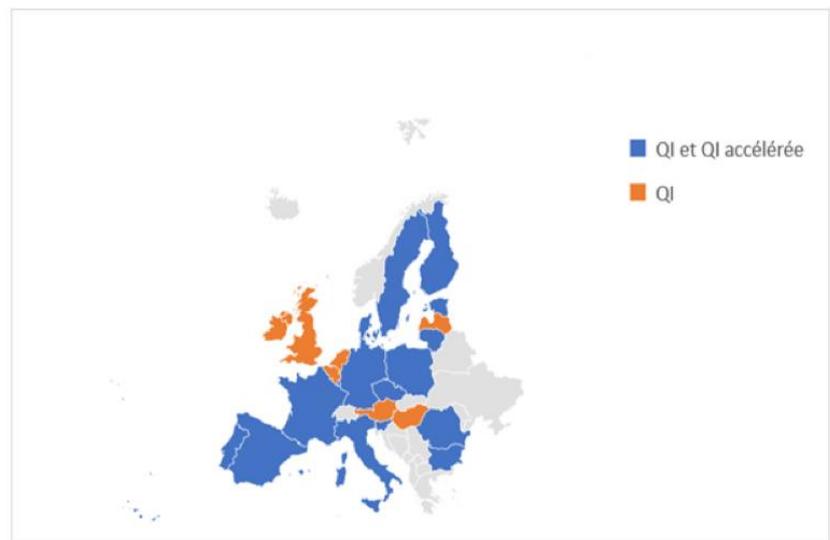
De nombreux états membres proposent, comme en France, la possibilité d'entrer dans le métier de conducteur au moyen d'une qualification initiale ou d'une qualification initiale accélérée.

Il existe toutefois des pays ne proposant pas l'accès au métier par la qualification initiale accélérée (Irlande, Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Autriche, Hongrie, Lettonie). Dans ces pays, il n'y a ainsi pas d'âge différencié d'accès au métier, contrairement aux pays proposant simultanément les voies de la qualification initiale et de la qualification initiale accélérée.

Une majorité d'états membres a opté pour une validation de la qualification initiale, permettant d'entrer dans le métier de conducteur de transport routier de marchandises dès 18 ans, et dans celui de transport routier de voyageurs dès 21 ans, par la fréquentation de cours suivie d'un examen. Ainsi la France, n'a pas rendu possible l'obtention de la qualification initiale par la validation d'un examen sans formation préalable.

Toutefois, dans les pays où la qualification initiale accélérée n'existe pas, la qualification initiale

Modalités d'obtention choisies dans les différents pays



s'obtient généralement par la validation d'un examen sans formation obligatoire. L'examen « sec » est ainsi la seule voie d'accès exigée en Irlande, au Royaume-Uni, en Belgique, aux Pays-Bas, et en Hongrie.

Dans d'autres pays, cohabitent les possibilités d'accéder au métier par la réussite d'un examen ou la participation à une formation initiale accélérée (également sanctionnée par un examen). C'est le cas en Roumanie et en Slovaquie.

En Autriche, il est possible d'accéder au métier soit en réussissant un examen, soit en suivant une formation longue en apprentissage.

En Allemagne, il est permis d'entrer dans le métier par la validation d'un examen, d'une formation initiale accélérée ou d'une formation en apprentissage.

Ces différentes possibilités reflètent largement la diversité des schémas en vigueur dans un certain nombre de pays avant l'instauration de la Directive

2003/59/CE. Ainsi s'il existe aujourd'hui une possibilité de qualification initiale accélérée, c'est parce que la France a voulu la FIMO, l'a faite et l'a exportée au plan européen.

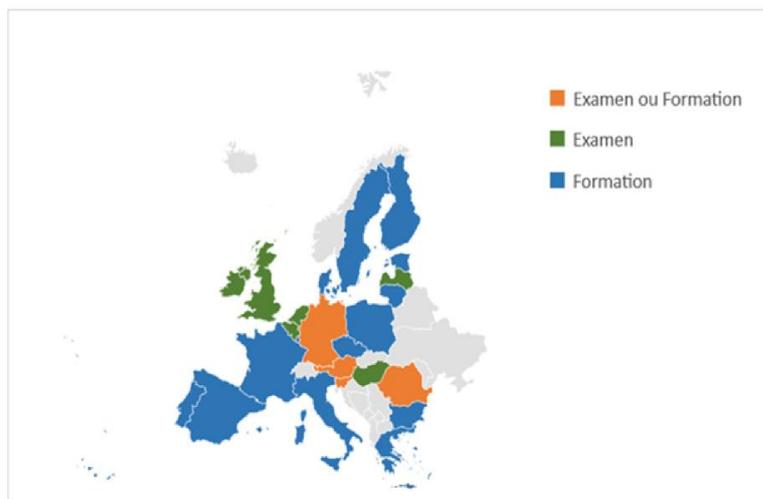
En Hongrie, l'option unique de l'examen a été privilégiée car ce pays exigeait dès 2001, soit avant la Directive 2003/59/CE, une formation relativement longue pour l'obtention du permis de conduire (120 heures de cours théoriques et 90 heures de cours pratiques) qui a été maintenue.

Formation obligatoire *versus* examen « sec » obligatoire

Compte tenu de la difficulté de la voie de l'examen « sec », celle-ci ne peut être considérée comme « au rabais ». Ainsi en Autriche, l'épreuve pratique de l'examen de la qualification initiale (option 2) dure 4h30, et 3h30 en Allemagne.

Il s'ensuit que dans les pays où même la formation n'est pas obligatoire, une offre de formation s'est développée. Au Royaume-Uni, celle-ci est notamment portée par les auto-écoles. En Belgique, un dispositif original dit « Learning program » permet de former des conducteurs en combinant formation en auto-école (conduite) et formation en entreprise.

Dans les pays où la formation n'est pas obligatoire, les tarifs des examens sont généralement réglementés (par exemple Autriche, Belgique) et ils sont acquittés par le candidat, qui souvent paye aussi les cours de préparation des examens, avec parfois une contribution des entreprises.



Dans les autres pays, il n'est pas rare que les conducteurs payent eux-mêmes leur formation, ou y contribuent significativement avec les autorités publiques et/ou les entreprises : c'est le cas, par exemple, en Bulgarie, Espagne, Estonie, Italie et Lituanie, mais aussi au Danemark où le conducteur participe à hauteur de 500 euros au coût de sa formation initiale.

La formation continue obligatoire : Des disparités et écarts d'organisation impactants

Le découpage et l'organisation de la FCO

La Directive 2003/59/CE prévoit, pour pouvoir continuer à exercer, que les conducteurs routiers suivent une formation continue obligatoire (FCO).

Cette formation continue obligatoire doit être de **trente-cinq heures tous les cinq ans**, dispensée par périodes de sept heures au minimum.

Les états membres ont organisé différemment la formation continue obligatoire. On distingue les pays pour lesquels :

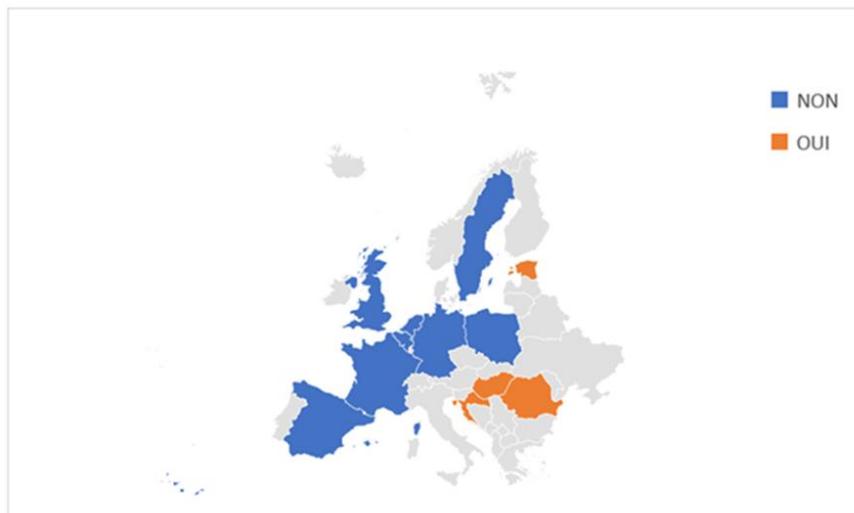
- Le système d'organisation est libre. Les organismes de formation ont alors toute latitude pour organiser la formation à condition de respecter des périodes de 7 heures au minimum et que les 35 heures de formation aient été dispensées dans les 5 ans. En pratique, dans certains pays, il est plutôt d'usage de dispenser un module de 7h par an (ex : Allemagne), dans d'autres pays les sessions uniques de 35 heures sont les plus fréquentes.
- La formation de 5 jours doit être organisée sur une année civile ; c'est le cas au Danemark, en Espagne, en France. En général la formation est dispensée sur 5 jours consécutifs mais un découpage reste possible.
- La formation est obligatoirement dispensée à raison d'un jour par an ; c'est le cas de la République Tchèque.

Organisation de la FCO



A l'exception de certains pays, comme la Croatie, la Hongrie et la Roumanie, la FCO n'est pas sanctionnée par la réussite à un examen obligatoire.

Examen obligatoire



La Directive 2003/59/CE donnait déjà la possibilité de dispenser partiellement la FCO sur simulateur haut de gamme.

Selon les pays, les transpositions de la Directive 2003/59/CE ont autorisé ou non le e-learning, et ont traité de manière différenciée le cas des simulateurs.

Le recours aux simulateurs et au e-learning

Dispositions nationales actuelles relatives aux simulateurs et au e-learning

Pays	Simulateur	E-learning
Allemagne 	Autorisé	Non
Belgique 	Autorisé (équivalent à la conduite sur route)	Non
Danemark 	Autorisé (15 min sur simulateur = 45 min sur route)	Oui
Finlande 	Autorisé (7h sur simulateur = 7h théorie)	Oui
France 	Autorisé (30 min max)	Non
République Tchèque 	Autorisé	Non

Aujourd’hui deux pays en particulier ont recours au e-learning pour la FCO : le Danemark et la Finlande.

Le cas de la Finlande : Focus sur le e-learning

En Finlande, il existe déjà deux types d'enseignement à distance :

- **Enseignement en classe virtuelle** : Des groupes de stagiaires suivent, en même temps, à l'aide d'un ordinateur, l'enseignement dispensé par un formateur à distance. La présence du stagiaire doit être confirmée toutes les heures (le formateur le vérifiera par vidéo). Le formateur et le stagiaire sont en communication réciproque en temps réel.

- **Enseignement en ligne** : Le stagiaire se connecte à distance sur une plateforme pour se former à son rythme dans le cadre suivant :
 - L'apprentissage en ligne doit toujours faire l'objet d'une authentification électronique.
 - Il doit y avoir au moins une évaluation par 45 minutes d'enseignement.
 - Pendant la formation en ligne, il doit y avoir un superviseur de formation qui possède les qualifications requises.
 - Le stagiaire doit avoir la possibilité de poser des questions en temps réel et d'avoir une conversation avec le superviseur, que ce soit par chat, voix ou vidéo.

La Directive 2018/645 est venue préciser que la formation comprend des cours en salle, un volet pratique, et éventuellement recourt à des simulateurs hauts de gamme et des technologies de l'information et de la communication. Or, jusqu'ici, contrairement à la France, dans plusieurs pays d'Europe, la FCO ne comportait pas de volet pratique (ex : la République Tchèque).

La directive 2018/645 est venue encadrer le e-learning (en prévoyant une durée maximale, dans une limite de 12 heures, et des conditions à respecter), qui n'était pas explicitement proscrit par la directive 2003/59 initiale.

FCBO, principal centre de formation de conducteurs de bus et d'autocars en Belgique, a mené il y a quelques mois une enquête pour identifier de quelle manière les autorités publiques de différents états membres envisagent de transposer la

Directive 2018/645. Bien souvent, la possibilité de e-learning pendant la FCO fait encore débat.

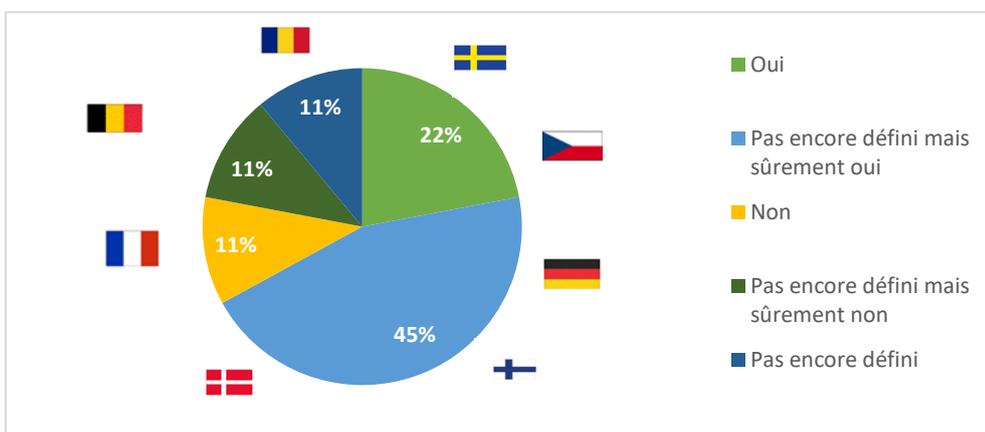
En Belgique, la politique de formation professionnelle des conducteurs aussi bien initiale que continue est régionalisée. Ainsi chaque région décidera de la possibilité du e-learning et de sa durée éventuelle. Actuellement, la majorité des régions semble y être défavorable.

L'Allemagne, en revanche, est favorable au e-learning du fait que la FCO est dispensée hors temps de travail, notamment le samedi, ce qui donnerait donc des facilités d'organisation aux stagiaires.

A noter que dans d'autres pays tels que la Pologne et les Pays-Bas, la FCO est également dispensée exclusivement hors temps de travail.

En France, la FCO doit se dérouler durant le temps de travail, et constitue une obligation à la charge de l'employeur.

Directive 2018/645 pour le e-learning



(Source : FCBO)

Le programme

Le contenu du programme de la FCO est prévu dans l'annexe I de la Directive 2003/59/CE. Ainsi 3 thèmes fondamentaux ont été prévus :

- Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité
- Application des réglementations
- Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique.

Sur cette base, la transposition de cette directive a conduit les états membres à élaborer un programme :

- Soit entièrement imposé par le législateur du pays aux organismes de formation. Ainsi, en Espagne comme en France, le contenu de la formation est standardisé et les 3 thèmes de la directive sont obligatoirement traités.
- Soit comportant des modules obligatoires fixés par le législateur du pays sur tout ou partie des 3 thèmes de la directive, ainsi que d'autres modules non obligatoires pouvant être choisis parmi une liste validée par les autorités compétentes. Ainsi en Belgique, l'obligation porte sur le suivi d'au moins un thème seulement de la directive.

Contenu actuel de la formation selon les pays

Pays	Programme	Conduite
Allemagne 	Choix pour partie (un module de chacun des trois thèmes + deux autres modules libres)	Pas d'obligation
Belgique 	Choix pour partie (un des trois thèmes à traiter obligatoirement + autres modules libres)	Au moins 3h sur route ou simulateur
Danemark 	Choix pour partie (deux jours de modules obligatoires commun + deux jours de modules spécifiques, marchandises ou voyageurs + une journée à choix libre).	Au moins 1h de conduite
Espagne 	Programme imposé (nombre d'heures précises pour chaque thème de la directive)	Pas d'obligation
Finlande 	Choix pour partie (un module de 7h obligatoire + autres modules libres).	Pas d'obligation
France 	Programme imposé (couvrant les 3 thèmes de la directive).	Au moins 2h de conduite, dont 30 min max sur simulateur
République Tchèque 	Choix pour partie (choix parmi 15 modules issus des thèmes de la directive)	Pas d'obligation

La Directive 2018/645 donne la possibilité aux états membres d'inclure dans la formation continue obligatoire des formations spécifiques prévues par d'autres textes européens, telles que la formation transport de matières dangereuses, transport d'animaux vivants et transport de personnes à mobilité réduite.

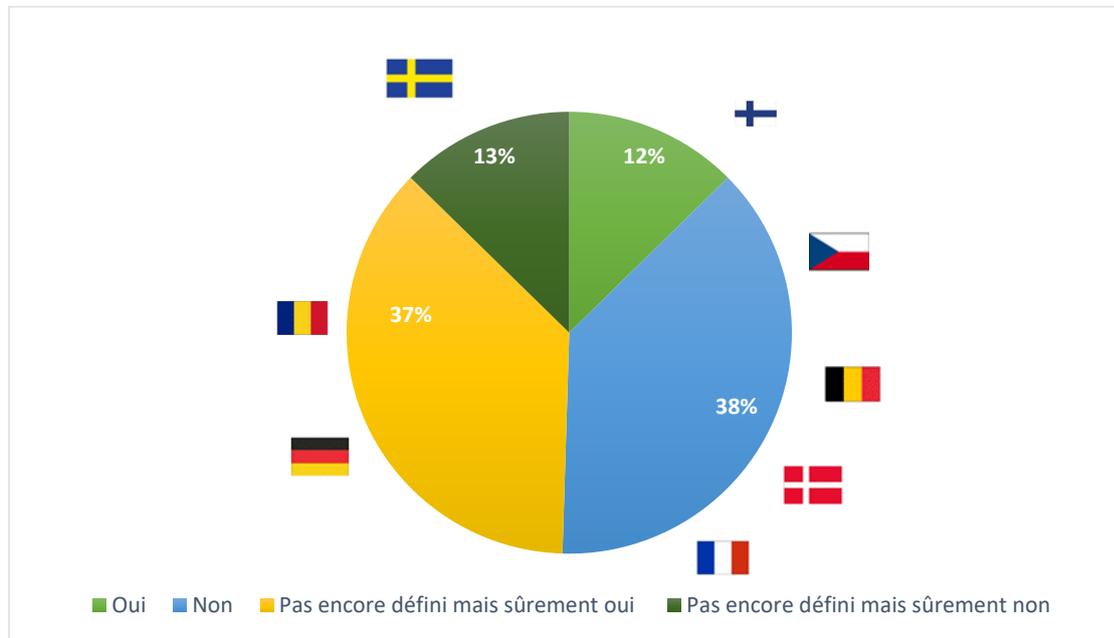
La directive 2018/645 est ainsi venue encadrer les possibles "équivalences" entre la FCO et d'autres formations, qui n'étaient pas non plus explicitement proscrites par la directive 2003/59 initiale. D'ailleurs, la France inclut déjà dans le programme de la FCO la formation en matière de

sensibilisation au handicap prévue par la règlement 181/2011.

Contrairement à la Finlande, les autorités publiques en France et en République Tchèque ne souhaitent

pas intégrer les formations spécifiques relatives aux transports des matières dangereuses et aux transports d'animaux vivants dans la FCO.

Intentions de transposition de la Directive 2018/645 pour les formations spécifiques



(Sources : FCBO)

En outre, la Directive 2018/645 stipule que le contenu de formation tiennent compte des besoins

Demain la FCO en France

Le modèle d'organisation actuel en France doit s'adapter aux nouvelles dispositions mises en place par la Directive de 2018. De ce fait, à l'issue d'un processus de concertation mené par le ministère en charge des transports auprès des partenaires sociaux, des organismes de formation, et auquel l'AFT a activement participé, un nouveau schéma d'organisation est envisagé :

- Un module de base obligatoire de 14 heures consécutives, centré sur la sécurité routière, la santé au travail, le développement durable, la réglementation (tronc commun marchandises et voyageurs).

individuels spécifiques de formation des conducteurs.

- Un module pratique obligatoire de 7 heures consécutives centré sur la conduite économique, les manœuvres et la sécurité véhicule à l'arrêt et réalisé en centre de formation ou en entreprise avec le véhicule du conducteur (programme adaptable au secteur marchandises ou voyageurs).
- Une formation complémentaire choisie dans une liste de modules thématiques agréés pour le perfectionnement des conducteurs (1 module de 14h ou 2 modules de 7h).