

## Enquêtes sur les dispositions dérogatoires relatives au FIMO/FCO

### Retour d'expériences

Conséquence du contexte exceptionnel lié à l'épidémie du Covid-19, l'Etat a pris un arrêté, entré en vigueur le 12 mai 2020<sup>1</sup>, qui déroge temporairement à certaines modalités de mise en œuvre des formations des conducteurs routiers. Cet arrêté prévoit en effet une adaptation du programme et des modalités de mise en œuvre des formations obligatoires des conducteurs routiers : journée de formation pouvant aller jusqu'à 8h30, formation théorique des FCO pouvant être concentrée sur 4 jours, durée du temps de conduite adaptée aux besoins du stagiaire et pouvant être réduite à 1h en FCO, recours possible à un simulateur pour l'intégralité du volet pratique de cette formation, visionnage d'un support pédagogique à la place de la manipulation des équipements TPMR...

En lien avec la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM, bureau du droit social des transports routiers), l'AFT a recueilli, du 15 juin au 16 juillet 2020, les avis d'organismes de formation, formateurs,

conducteurs, entreprises sur ces mesures dérogatoires.

Ont ainsi participé à l'enquête :

- 28 directeurs de centres de formations, responsables pédagogiques, coordinateurs, formateurs en centres
- 18 moniteurs d'entreprises
- 107 stagiaires ayant terminé leur FCO après le 12 mai 2020
- 4 entreprises de transport dont les conducteurs ont suivi une FCO depuis le 12 mai 2020.

Ces retours d'expérience visent à éclairer les décideurs publics en vue d'un assouplissement, d'une suppression ou d'une pérennisation de certaines de ces mesures dérogatoires.

Les entretiens ont porté notamment sur la pertinence de ces dispositions, leur utilité, leurs avantages et inconvénients, et les propositions éventuelles d'aménagements.

#### Mesure 1. Chaque session de formation (FIMO, FCO ou PASSERELLE) regroupe au maximum deux stagiaires par véhicule (au lieu de 4 auparavant)



#### Nombre de réponses OF/moniteurs en fonction du nombre de stagiaires à bord du véhicule

Généralement, les formations se sont déroulées avec le nombre maximum de conducteurs autorisés par véhicule, soit deux conducteurs. Organismes de formation, tout comme moniteurs, s'accordent à dire que cette mesure permet de garantir la distanciation physique.

<sup>1</sup> Arrêté du [12 mai 2020](#), par la suite modifié par l'arrêté du [16 juillet 2020](#)

Les avis sur les bénéfices d'une conduite limitée à un ou deux stagiaires sont contrastés :

Positif pédagogiquement	Négatif pédagogiquement
Temps plus court passé dans le véhicule, permettant une meilleure attention et écoute pédagogique des stagiaires d'après les OF et formateurs	Formateurs/ responsables d'organismes de formations estiment que cette mesure crée un manque, car elle limite le temps d'observation et d'écoute pédagogique
En étant seul ou à deux dans le véhicule, le stagiaire ne se sent plus jugé autant par ses pairs, il peut être plus naturel	
80 % des stagiaires apprécient d'être en groupe restreint pour la pratique (moins d'attente et meilleure prise en compte des besoins individuels)	

### Focus formation voyageurs :

Nos interlocuteurs ont estimé que cette disposition n'était pas nécessaire pour les formations en transport de voyageurs, car :

- Il est possible dans les bus/cars de respecter les distanciations sociales en étant plus nombreux.
- Dans l'exercice de leur métier, les conducteurs transportent plus de 20 passagers et ils utilisent également la climatisation.

Ainsi, les mesures barrières pourraient être respectées dans les bus et cars avec 4 stagiaires par véhicule répartis correctement.

### Pour une pérennisation de cette mesure ?

Les organismes de formation qui dispensent des formations en conduite de véhicules de transport routier de voyageurs sont largement opposés à la pérennisation de cette mesure.

En transport routier de marchandises, les avis des organismes de formation sont plus partagés et varient selon les centres.

Plusieurs interlocuteurs estiment que les mesures barrières pourraient être respectées avec 3 stagiaires dans les poids lourds<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> A noter que l'arrêté du 16 juillet 2020 a allégé les dispositifs nécessaires : cf annexe 3 de l'arrêté en ce sens : désormais, dans un véhicule de transport de marchandises, deux stagiaires peuvent être placés à l'arrière à condition qu'ils soient placés de

manière à garantir une distance d'au moins un mètre entre eux et qu'un écran transparent soit installé entre les places avant et arrière du véhicule.

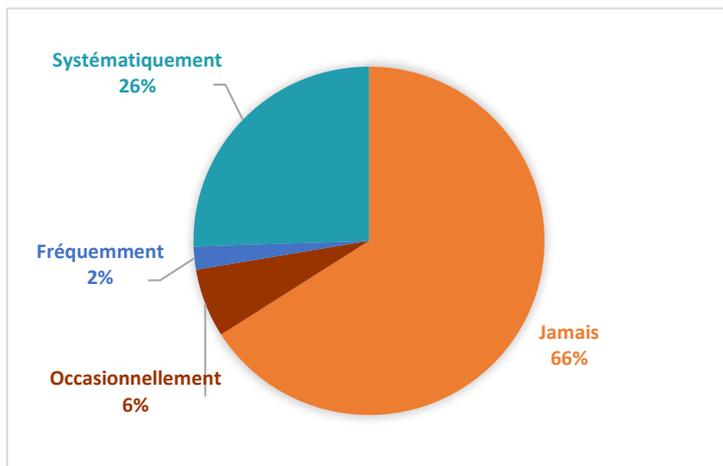
**Mesure 2. Une journée de FIMO/FCO comprend au maximum 8h30 d'enseignement (au lieu de 7h auparavant)**

**Répartition des répondants OF/moniteurs ayant utilisé la possibilité de former les stagiaires jusqu'au maximum autorisé de 8h30 dans la journée**

Près des 2/3 de l'ensemble des répondants organismes de formations et moniteurs ont maintenu la plupart du temps une durée journalière de 7h de formation. Toutefois, certains ont choisi d'effectuer des journées de 8h, ou encore d'allonger une journée ou deux de formation afin de libérer les stagiaires plus tôt le dernier jour de formation.

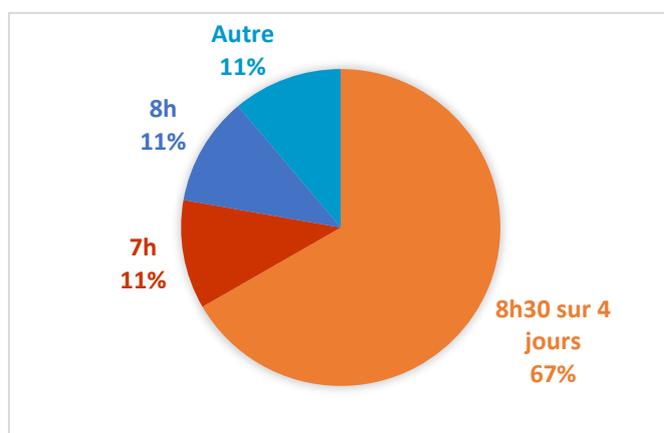
La plupart des organismes de formation et moniteurs d'entreprise ont préféré pour plusieurs raisons ne pas étendre les journées de formation à 8h30 :

- Les contraintes clients : certains stagiaires ne peuvent effectuer plus de 7h par jour, tels que les demandeurs d'emploi, ou encore les salariés dont la journée de travail contractuelle est de 7h (ex. conducteurs des réseaux urbains).
- Les journées paraissent longues aux stagiaires ; hommes et femmes de terrain, ils décrochent plus rapidement en salle.



- D'où des difficultés rencontrées par les formateurs pour garder l'attention des stagiaires plus de 7h.
- Les contraintes économiques : cette organisation contraint les formateurs à effectuer des heures supplémentaires.

**Focus formations voyageurs :**



A contrario des résultats globaux, les formations FCO voyageurs ont été organisées dans la majorité des cas sur 8h30.

### Impact sur la pédagogie

Au niveau pédagogique, cet allongement du temps de formation, lorsqu'il est pratiqué, est perçu :

Positivement	Négativement
L'allongement permet une flexibilité dans l'organisation de la formation	Difficultés dans l'animation pour certains formateurs
Il permet de concentrer la partie théorique sur 4 jours	Le temps allongé en salle entrave la concentration des stagiaires

### Pour une pérennisation de cette mesure ?

La pérennisation de cette mesure n'est pas nécessairement souhaitée par tous les organismes de formation.

Cependant, la souplesse et la flexibilité horaire offertes par cette possibilité d'allonger ou non les

journées de formation à 8h30 a été mise en avant à plusieurs reprises au cours de nos interviews.

**Mesure 3. La durée du temps de conduite individuelle d'un stagiaire en FCO est ajustée selon ses besoins particuliers. Cette durée ne pouvant être inférieure à 1h (au lieu de 2h auparavant)**

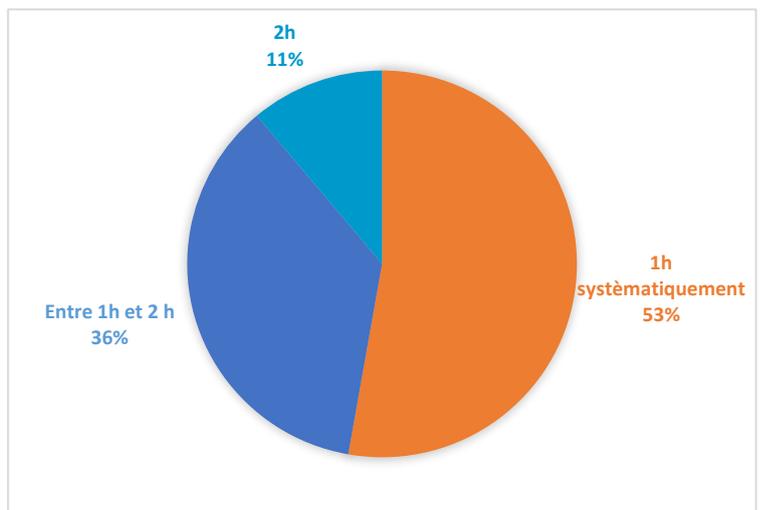
### **Répartition des répondants OF/moniteurs sur le temps de conduite individuelle**

53% des organismes de formation et moniteurs ont organisé systématiquement le temps de conduite individuelle sur 1h.

Pour plus du tiers des organismes de formations et des moniteurs, le temps de conduite individuelle varie entre 1h et 2h, pour des raisons essentiellement organisationnelles (les disponibilités formateurs/véhicules).

Seulement 4 organismes de formations ont déclaré continuer à pratiquer systématiquement 2h de conduite individuelle, ce qui semble faciliter l'individualisation du temps de conduite pour répondre aux besoins des stagiaires ; en une heure de conduite, et avec la distanciation physique, l'adaptation aux besoins individuels du conducteur est plus difficile.

En fait, plus de la moitié des OF et moniteurs interrogés n'individualisent pas le temps de conduite et font part de difficultés à ajuster en temps réel les temps de pratique. Les explications invoquées sont le coût, les disponibilités



formateurs/véhicules, le planning. De fait, dans leur grande majorité, les conducteurs d'un même stage déclarent avoir tous conduit pendant le même volume horaire.

### Impact sur la pédagogie

Au niveau pédagogique la modification du temps de conduite a impacté la formation de manière :

Positive	Négative
Approfondissement des thèmes, adaptation aux besoins et questions des stagiaires, et développement de nouveaux modules par exemple sur les nouvelles énergies	Réduction des circuits de conduite qui peut altérer leur pertinence
Formateur ayant fait plus de pratique pour compenser cette réduction du temps de conduite	Retour pédagogique ciblé difficile à effectuer
Simplification de l'organisation de la formation	Peu de temps pour traiter l'éco conduite et réaliser un véritable audit (réduction de 3 séquences habituellement à une seule)
Si la conduite est effectuée sur simulateur, les scénarios peuvent davantage cibler les besoins du conducteur.	Le temps raccourci en conduite entraîne un allongement du temps en salle : volume théorique plus important

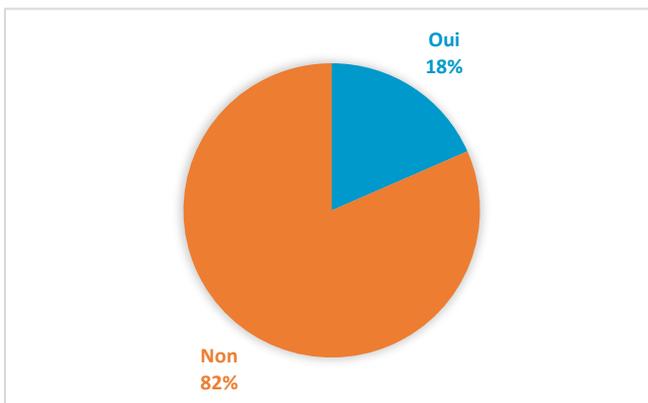
### Pour une pérennisation de cette mesure ?

Près de la moitié des répondants, organismes de formation/moniteurs pensent que cette mesure simplifie l'organisation de la formation et allège les coûts pédagogiques.

Avec un temps de pratique réduit à 1h au lieu des 2h, certains organismes trouvent plus pertinent de n'utiliser que le simulateur pour le volet pratique.

Toutefois, plus de la moitié ne la juge pas de nature à améliorer la qualité de la formation et seulement 1/3 souhaiterait la pérenniser.

**Mesure 4. La durée du temps de conduite individuelle d'un stagiaire suivant une FCO peut être intégralement effectuée en recourant à un simulateur haut de gamme (auparavant le simulateur n'était autorisé que pour 30 min)**



### **Répartition des répondants OF/moniteurs sur le recours au simulateur.**

Seuls 18 % de l'ensemble des organismes de formation interrogés déclarent avoir eu recours à l'utilisation d'un simulateur lors des FCO.

Plusieurs raisons expliquent la non-utilisation du simulateur :

- Des organismes de formations ne disposent pas de simulateurs.
- Le nombre de simulateurs n'était pas adapté aux besoins de la formation.
- Les simulateurs sont davantage utilisés pour les formations initiales type FIMO.
- Certains organismes de formations préfèrent privilégier la conduite réelle pour les FCO : « Pour un professionnel qui a de l'expérience un simulateur c'est

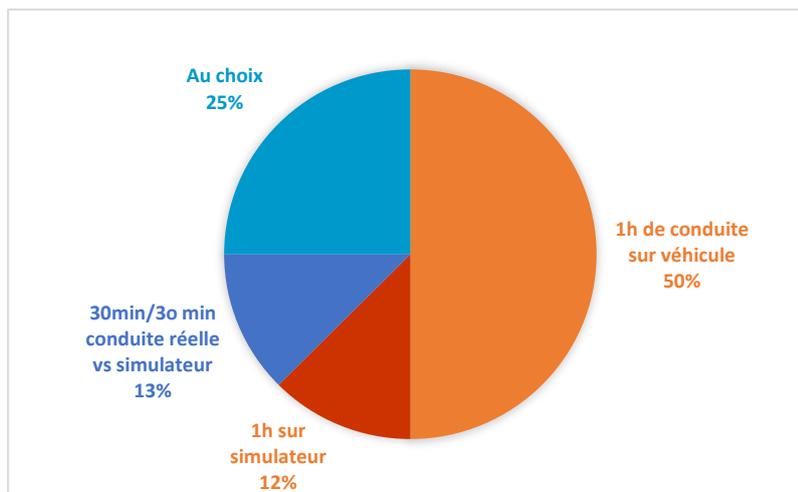
*d'avantage un jouet. Il vaut mieux aller directement sur son terrain. Le rapport à l'être humain est important dans les FCO, on parle plus d'accompagnement que de formation ».*

- Le public accueilli, notamment en transport de voyageurs, peut être en difficulté avec des simulateurs, et plus largement les outils numériques.

A contrario, d'autres organismes de formation ont fait le choix de recourir au maximum aux simulateurs.

### Focus formation voyageurs

#### Focus voyageurs : Répartition des temps de conduite FCO TRV véhicule/simulateur



Alors que pour la conduite en transport de voyageurs, certains formateurs ont utilisé entièrement le simulateur pour la pratique, d'autres ont fait le choix de panacher la répartition :

- 20 minutes sur simulateur et 40 minutes sur véhicule,
- 15 minutes sur simulateur et 45 minutes sur véhicule,
- 30 minutes sur simulateur et 30 minutes sur véhicule.

Certains organismes ont laissé le choix aux stagiaires entre conduite sur simulateur ou conduite réelle.

**Impact sur la pédagogie**

Pédagogiquement, l'utilisation du simulateur est perçue :

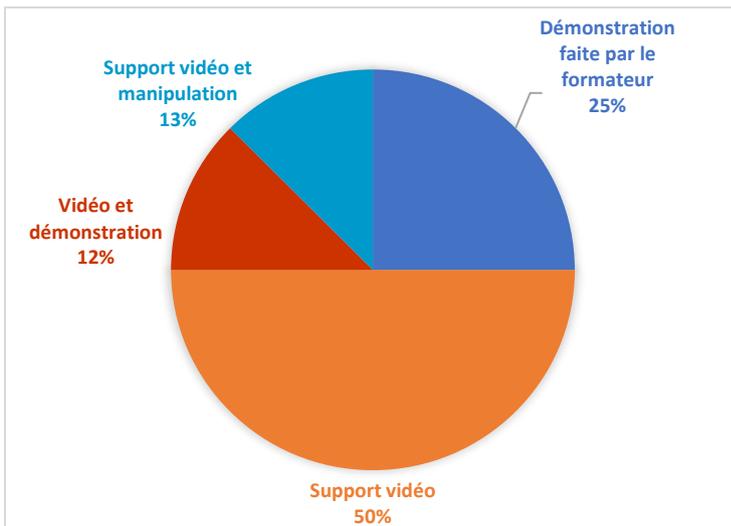
Positivement	Négativement
Le simulateur permet de mobiliser une meilleure attention chez les stagiaires	Le conducteur apprécie la nouveauté du simulateur mais en complément de la conduite réelle
Permet de confronter les conducteurs à des situations particulières : tests de freinage, conduite sur neige, pannes, gestion en cas d'éclatement de pneu...	Manque de pratique réelle, le simulateur ne représentera jamais la réalité terrain
	Stagiaires malades : maux de tête, vertige ne permettant pas un bon apprentissage

**Pour une pérennisation de cette mesure ?**

L'utilisation du simulateur pour la pratique est jugée pertinente par les organismes de formation notamment pour confronter les conducteurs à des situations particulières, toutefois l'utilisation exclusive du simulateur pour le volet pratique de la formation ne fait pas l'unanimité, aussi bien chez les stagiaires que chez les organismes de formations/moniteurs.

Alors que des organismes de formations sont favorables à la pérennisation de cette mesure, la moitié des organismes interrogés s'accordent à dire que le simulateur est pertinent pour les FCO lorsqu'il vient en complément de la conduite réelle.

**Mesure 5. Il est possible dans une FCO de remplacer la manipulation d'un dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite par le visionnage d'un support pédagogique expliquant les modalités et précautions d'utilisation d'un tel dispositif.**



**Répartition des répondants OF/moniteurs sur le recours à un support pédagogique à la place de la manipulation des équipements TPMP.**

Les trois quarts des organismes de formation concernés disposaient d'un support pédagogique relatif au dispositif TPMP, et l'ont utilisé lors des FCO TRV.

Les autres n'avaient pas de support, ou jugeaient l'exercice pratique plus adapté, tout en restant possible à mettre en œuvre dans le respect des mesures barrières.

### Pour une pérennisation de cette mesure ?

De l'avis général, cette mesure est pertinente dans le contexte actuel, car elle facilite le respect du protocole sanitaire et limite les contacts. Le visionnage d'un film, ou l'observation sans manipulation, est souvent perçue comme suffisante par les organismes de formation pour les FCO voyageurs. Ces supports pédagogiques étaient déjà utilisés par le passé par de nombreux centres de formation.

Toutefois plusieurs OF/moniteurs recommandent plutôt la pérennisation de l'usage des supports pédagogiques en complément d'une manipulation.

### Mesure 6. Mise en place pour les stagiaires de séquences d'apprentissage semi-autonomes sur ordinateur.

Plus de 30% des répondants organismes de formations/moniteurs déclarent avoir mis en place des séquences d'apprentissage semi-autonomes sur ordinateur ou tablettes.

Un formateur indique que cet usage n'est pas particulièrement lié à la situation sanitaire : « *Nous en avions déjà et nous les utilisons déjà. Ce n'est pas vraiment l'arrêté qui a changé les choses* ».

Le plus souvent, ces séquences sont utilisées en substitution du temps d'observation/d'écoute pédagogique dans le véhicule et/ou pour faciliter l'organisation de la partie pratique des FCO sur simulateur.

Elles permettent des révisions, généralement à l'échelle d'un groupe plutôt qu'individuelle : renforcement de connaissances, code de la route, quizz, contrats, documents de transports...

### Pour la pérennisation de cette réforme ?

Un peu plus d'un tiers des organismes de formation/moniteurs répondants jugent que cette mesure améliore la qualité de la formation, simplifie l'organisation de la formation et allège les coûts pédagogiques.

Un tiers des organismes de formation recommande la pérennisation de cette mesure. Toutefois il est suggéré que l'usage de ce dispositif soit encadré, limité, et fasse l'objet d'une restitution à la fin avec le formateur.

### Impact financier des dispositions prises

De manière générale, les organismes de formations ont eu du mal à estimer l'impact financier des mesures prises pour les formations obligatoires des conducteurs.

L'organisation de la formation sur des journées de plus de 7h engendre un surcoût, avec des heures supplémentaires formateurs.

Les mesures de distanciations sociales entraînent une réduction des capacités d'accueil dans les centres de formations, ce qui dégrade également la rentabilité des formations. Pour les FCO, nombre d'organismes déclarent ainsi avoir dû réduire de moitié leurs effectifs stagiaires.

La limitation du nombre de stagiaires par véhicule engendre potentiellement des surcoûts liés à la mobilisation de davantage de formateurs et véhicules.

Toutefois, le recours accru aux simulateurs est source d'économies sur l'utilisation des véhicules (coûts formateurs, gasoil, location et entretien véhicule...).

Enfin, les organismes ont également dû investir pour respecter le protocole sanitaire : désinfections des locaux, housse de protection, séparateurs au sein des véhicules, gel hydroalcoolique, visière de sécurité.