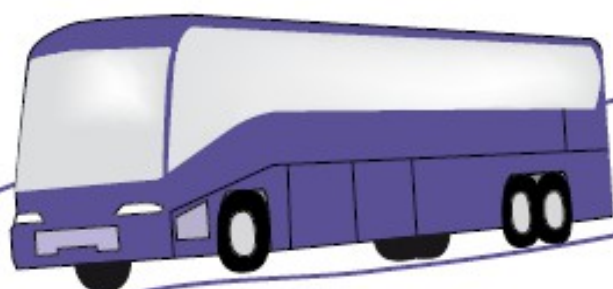


*La formation obligatoire
des conducteurs du transport routier
de voyageurs et de marchandises*

QUESTIONS-RÉPONSES 2016



Ministère
de l'Environnement,
de l'Énergie
et de la Mer

LA FORMATION OBLIGATOIRE DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

QUESTIONS - REPONSES 2016

Avril 2016

Table des matières

LES TEXTES EN VIGUEUR.....	5
I LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2003/59/CE, LES EXEMPTIONS ET LES DISPENSES DE QUALIFICATION INITIALE.....	6
- Quel est le champ d'application ?.....	6
- Quelles sont les exemptions ?.....	6
- Y a-t-il des dispenses de formation initiale ?.....	9
II LA REALISATION DES FORMATIONS.....	11
- Qu'est-ce qu'une formation initiale longue ?.....	11
- Qu'est-ce qu'une FIMO ?.....	11
- Peut-on rassembler des FIMO et des formations longues de titres professionnels ?.	14
- Qu'est-ce qu'une formation passerelle ?.....	15
- Qu'est-ce qu'une FCO ?.....	15
- Conditions d'inscription.....	15
- Organisation :.....	16
- Quelle est la durée de la journée de formation ?.....	17
- Quelles règles sont appliquées quand il y a moins de quatre stagiaires dans un véhicule ?.....	17
- Comment sont validées les formations ?.....	17
- Peut-on avoir recours à l'interprétariat ?.....	18
- Quel sont les contenus des programmes ?.....	18
- Le programme peut-il être adapté par un accord collectif de branche ?.....	19
- Y a-t-il une formation spécifique pour les catégories de permis de conduire C1, C1E, D1 et D1E ?.....	19
- Le programme intègre-t-il un point traitant des personnes à mobilité réduite ?.....	20
- Les CFA peuvent-ils utiliser un simulateur de conduite ou enseigner par e- learning ?.....	20
III L'AGREMENT ET LE FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE FORMATION.....	22
- Traitement des demandes d'agrément initial et de renouvellement.....	22
- L'agrément des CFA relève-t-il de la décision implicite de rejet ?.....	22
- Quelle est la portée des agréments ?.....	22
- Comment fonctionne l'agrément initial?.....	23

- Quels sont les critères pour le renouvellement d'agrément ?.....	23
- Qu'est-ce qu'un établissement principal et un établissement secondaire ?.....	24
- La sous-traitance est-elle admise ?.....	24
- Quelles sont les obligations des CFA vis-à-vis des DREALs pendant la période d'agrément ?.....	25
- Pourquoi faut-il informer Chronoservices (filiale de l'Imprimerie Nationale) lors d'un nouvel agrément ?.....	25
- Y a-t-il un agrément pour les centres dispensant les formations de titres professionnels ?.....	25
- Qui peut devenir formateur ou moniteur d'entreprise ?.....	26
- Qui contrôle des centres agréés ?.....	27
- Y a-t-il différentes structures de centres agréés ?.....	27
- Pôle Emploi ou un Conseil régional peuvent-ils délocaliser des formations ?.....	29
 IV DOCUMENTS A PRESENTER EN CAS DE CONTROLE ET SANCTIONS.....	30
- Quel document prouve que le conducteur a bien suivi une formation ?.....	30
- La CQC est-elle reconnue dans tous les Etats membres ?.....	30
- Quelles sont les conditions de délivrance de la CQC aux formateurs/moniteurs ?	31
- Quelles sont les infractions et les sanctions ?.....	31
 V SITUATION DANS LES AUTRES ETATS MEMBRES.....	33

LES TEXTES EN VIGUEUR

- Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs
- Code des transports : Chapitre IV : Formation professionnelle des conducteurs
- Code des transports : Article L. 3315-1
- Code de la route : Article L225-5
- Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 modifié relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs
- Ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière
- Arrêté du 3 janvier 2008 modifié relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs
- Arrêté du 3 janvier 2008 modifié relatif à l'agrément des centres de formation professionnelle habilités à dispenser la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs
- Arrêté du 26 février 2008 modifié fixant la liste des titres et diplômes de niveau IV et V admis en équivalence au titre de la qualification initiale des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs
- Arrêté du 31 décembre 2010 fixant les conditions de délivrance de la carte de qualification de conducteur et modifiant l'arrêté du 4 juillet 2008 définissant le modèle des attestations relatives à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs
- Arrêté du 1er octobre 2014 fixant les conditions de délivrance de la carte de qualification de conducteur aux formateurs et moniteurs d'entreprise qui dispensent les formations professionnelles obligatoires des conducteurs routiers du transport de marchandises et de voyageurs

I LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2003/59/CE, LES EXEMPTIONS ET LES DISPENSES DE QUALIFICATION INITIALE

La formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers est prévue par les articles L. 3314-1 à L. 3314-3 de la partie législative du Code des transports. Le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 modifié et l'ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée sont en cours de codification dans la partie réglementaire.

- Quel est le champ d'application ?

Le champ d'application du dispositif de formation professionnelle de conducteur routier est défini dans l'article 1er de la directive n°2003/59/CE du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs. Ainsi, les obligations de formation concernent les conducteurs :

- qui effectuent des transports par route à l'intérieur de l'Union européenne, sur des routes ouvertes à l'usage public,
- exerçant une activité de transport dans un cadre professionnel (compte d'autrui ou compte propre, salarié ou indépendant), quels que soient leurs secteurs d'activité, ou dans le cadre associatif.
- au moyen de véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ou DE est requis.

N'entrent donc pas dans le champ de la directive :

- les conducteurs conduisant dans une enceinte privée,
- les conducteurs n'effectuant pas de transport de marchandises ou de voyageurs,
- les conducteurs de véhicules nécessitant un permis BE.

La Commission considère que les véhicules n'effectuant pas effectivement de transport de marchandises ou de voyageurs peuvent être hors champ de la directive. Ceci peut notamment s'appliquer au convoyage de véhicules : livraison de véhicule à un client, convoyage d'un véhicule de location, trajet vers un lieu d'entretien ou de réparation ainsi qu'au convoyage de véhicules lestés au contrôle technique.

- Quelles sont les exemptions ?

Les sept cas d'exemption prévus par l'article 2 de la directive n°2003/59/CE du 15 juillet 2003 ont été intégralement repris par l'article 1^{er}- 4 de l'ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée.

- a. exemption relative aux véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h

Cette exemption concerne les véhicules ne pouvant pas dépasser 45 km/h par construction et bénéficie notamment aux conducteurs de véhicules de travaux agricoles (tracteurs, moissonneuses...) ainsi qu'aux petits trains touristiques.

L'article L. 221-2 du code de la route prévoit que les conducteurs des véhicules agricoles ou forestiers attachés à une exploitation agricole ou forestière, sont autorisés à conduire ces véhicules, quel que soit le PTAC du tracteur et sa vitesse maximale, pendant la durée de leur activité agricole ou forestière sans être titulaires du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré dès lors qu'ils sont âgés d'au moins seize ans.

Le permis de catégorie C1 ou C n'étant pas exigible pour ces conducteurs, ils ne sont pas soumis aux obligations de formation.

- b. exemption relative aux véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de police ou de gendarmerie, ou placés sous le contrôle de ceux-ci

Cette exemption vise les activités de conduite dans le cadre de l'exécution des missions assignées à ces services, qui peuvent couvrir des opérations d'exercice, de vérification de matériel, d'entraînement...

En sont exclus les personnels administratifs et civils de ces services qui pourraient utiliser les véhicules pour des activités sans rapport avec l'exécution de ces missions.

Les véhicules de l'administration pénitentiaire sont assimilés à des véhicules des forces de l'ordre.

- c. exemption relative aux véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation

Cette exemption bénéficie aux conducteurs effectuant des tests sur des véhicules lestés afin d'être testés en situation de charge et ceux conduisant au contrôle technique les véhicules lestés.

Elle s'applique également aux conducteurs de véhicules immatriculés en W garage n'effectuant pas d'opération de transport de marchandises, et plus précisément dans le cas des véhicules neufs pour la réalisation d'essais techniques et de mises au point après l'achèvement de la construction ou pour des déplacements dans un lieu où le véhicule doit être complété ou adapté ou pour livraison du véhicule au client.

- d. exemption relative aux véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage

L'exemption vise les cas de catastrophes naturelles (inondation, tremblement de terre...) ou industrielles, qui ont un caractère imprévisible, pour lesquels la conduite de véhicule poids lourds concourt à la sécurité et la protection des populations. L'état d'urgence ne peut être précisément défini et se constate au cas par cas au regard des situations.

- e. exemption relative aux véhicules utilisés lors des cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre de la formation professionnelle prévue au présent article

Cette exemption bénéficie aux conducteurs-stagiaires qui suivent des cours dans le but d'obtenir un permis de conduire ou de valider leur formation professionnelle à bord d'un véhicule de formation (l'affectation du véhicule à la formation pouvant se matérialiser par la présence de doubles-commandes et d'un affichage extérieur).

Les trajets d'acheminement du véhicule du lieu où il est garé vers le lieu de formation effectués par le formateur entrent dans le champ de l'exemption.

Les véhicules de formation doivent être lestés pour satisfaire aux exigences de chargement prévues pour les formations (75 % du PTAC ou du PMA exigée par l'arrêté du 3 janvier 2008).

- f. exemption relative aux véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés

Deux critères d'application se cumulent en ce cas : le transport ne doit pas être réalisé dans un but commercial, c'est-à-dire en vue d'en tirer un bénéfice, et, en outre, il doit répondre à la satisfaction d'un besoin privé (dans le sens d'un besoin particulier, personnel).

Ainsi, un particulier qui organiserait un événement festif dans un cadre familial ou amical (mariage, par exemple) dénué de tout caractère commercial remplirait simultanément les deux conditions et

entrerait dans le champ d'application de l'exemption.

Cette exemption ne concerne pas les associations, car le transport, même quand il n'est pas commercial, sert un intérêt collectif correspondant à l'objet statutaire de l'association, ce qui ne correspond pas à un but privé.

Cette exemption ne concerne pas non plus les transports scolaires gratuits, les transports réalisés par les agriculteurs ou les transports de chevaux par les employés de centres équestres, ces déplacements s'effectuant dans un cadre professionnel et non privé.

Si un conducteur est propriétaire de chevaux placés en centre équestre et qu'il les transporte dans un but personnel (participation à un concours hippique par exemple), alors il entre dans ce champ de l'exemption.

- g. exemption relative aux véhicules transportant du matériel ou de l'équipement à utiliser dans l'exercice du métier du conducteur à condition que la conduite ne représente pas son activité principale

Deux conditions cumulatives doivent être respectées :

- le conducteur doit transporter des outils, équipements ou matériaux qui sont nécessaires à l'exercice de son métier

et

- la conduite ne doit pas être son activité principale.

La Commission européenne n'a pas donné de critères d'appréciation sur le caractère principal ou secondaire d'une activité (temps, kms...) et elle renvoie sur une appréciation des situations au cas par cas.

La notion de matériel et d'équipement doit être entendue au sens large : elle recouvre tous les outils, instruments, matériels et matériaux nécessaires à l'exercice de l'activité principale du conducteur. Le matériel ou équipement peut être solidarisé au véhicule ou être amovible.

Cependant l'exemption ne vaut que si le conducteur transporte un équipement qu'il utilise dans le cadre de son activité principale. S'il assure une activité de transport de matériel sur un chantier sans prendre part à ce chantier ou que l'activité de conduite est plus importante que l'activité réalisée sur le chantier, il est soumis aux obligations de formation.

Les **forains et gens du cirque** déplaçant le matériel nécessaire pour leurs prestations peuvent entrer dans le champ de cette exemption.

Les **dépanneurs** peuvent bénéficier de l'exemption s'ils participent aux opérations de réparation des véhicules remorqués et que la conduite n'est pas leur activité principale. Ainsi, les conducteurs assurant principalement des opérations de remorquage d'un véhicule sans participer aux opérations de dépannage et de réparation, ne peuvent être exemptés des obligations de formation. Les conducteurs de **véhicules magasins** allant sur les marchés ou pratiquant la vente ambulante ne peuvent bénéficier de l'exemption, car ils transportent de la marchandise destinée à la vente au moyen du véhicule-magasin.

De même, les **agriculteurs ou éleveurs** transportant leurs produits agricoles et bétail n'entrent pas dans le champ de cette exemption. Les conducteurs collectant du **lait** dans les fermes ne bénéficient d'aucune exemption, la notion de matériel ne pouvant s'étendre au bidon de lait.

Enfin, le transport de **chevaux** par des salariés de centre équestre n'entre pas non plus dans le champ de cette exemption.

Les véhicules dotés **d'équipements spéciaux** peuvent être classés en VASP (véhicule automoteurs spécialisé) selon les critères définis par l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules. Toutefois l'appellation VASP ne constitue pas un critère suffisant pour apprécier si un conducteur entre ou non dans le champ de la dérogation. La classification VASP est en effet une norme purement nationale qui n'a pas d'équivalent au niveau communautaire. Il importe donc de considérer si le véhicule est apte aux transports de marchandises ou de voyageurs et entre dans le champ de la directive n°2003/59/CE du 15 juillet 2003. Si oui, il faut vérifier si le conducteur remplit les conditions prévues par l'article 1-4-g de l'ordonnance.

Ainsi, un conducteur qui assure le transport de marchandises au moyen d'un **véhicule-magasin** entre dans le champ des obligations de formation, même si ce véhicule est immatriculé en VASP.

Le transport de **déchets** peut entrer dans le champ de l'exemption liée au transport de matériel quand les déchets résultent de l'activité principale du conducteur (exemple de l'évacuation de gravats par le maçon qui les a produits lors de son travail sur un chantier). En revanche, l'activité de transport de déchets produits par toute personne morale ou physique autre que le conducteur du véhicule, telle qu'un ménage, une entreprise ou une collectivité publique, rentre dans le champ des obligations de formation. Un conducteur de bennes à ordures dont l'activité consiste à collecter des ordures pour les transporter dans un centre de tri ou de traitement est donc soumis aux obligations de formation.

Concernant le cas des conducteurs tels que les **ouvriers des parcs et ateliers des collectivités territoriales** qui effectuent des travaux routiers, ils bénéficient de l'exemption dès lors qu'ils transportent du matériel ou de l'équipement dont ils se servent dans l'exercice de leur métier.

En conséquence, les conducteurs des véhicules dédiés au déplacement d'engins de levage (grues) ou qui disposent à demeure d'équipement de travaux publics, tels que les nacelles, les camions équipés de pompes, de compresseurs ou d'une tonne à eau, balayeuses, engins de salage ou de déneigement, bibliobus,... ne sont pas concernés par les obligations de formation.

Mais ces activités sont souvent saisonnières et ces personnes ont des activités polyvalentes qui pourraient les amener à assurer des transports qui sont dans le champ des obligations de formation professionnelle.

Pour cette raison et pour faciliter la mobilité professionnelle de ces personnes, il est conseillé de suggérer aux employeurs du secteur public de leur faire suivre les formations.

- Y a-t-il des dispenses de formation initiale ?

L'article 7 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 prévoit une dispense de qualification initiale pour les détenteurs des permis de conduire en cours de validité D ou ED délivrés avant le 10/09/08 ou C ou EC délivrés avant le 10/09/09, qui exercent une activité de conduite à titre professionnel ou qui reprennent cette activité après l'avoir interrompue :

- **notion d'exercice de l'activité** : aucune durée minimale de conduite n'est exigée, il suffit que le conducteur ait exercé cette activité de conduite avant les dates mentionnées ci-dessus ;

- **notion d'interruption d'activité** : il s'agit d'une interruption de l'exercice de conduite à titre professionnel supérieure à 10 ans consécutifs ; cette interruption s'apprécie au moment de la reprise d'activité ;

- **notion d'activité de conduite à titre professionnel** : cette disposition doit être entendue au sens large, cette activité pouvant être occasionnelle, principale ou exclusive et réalisée en transport de marchandises ou de voyageurs sur le territoire français ou dans un autre État (membre ou non de l'UE).

S'agissant des conducteurs titulaires d'un permis de la catégorie D et C, délivré, respectivement, avant le 10 septembre 2008 et le 10 septembre 2009 et non soumis aux dispositions réglementaires antérieures au décret de 2007:

- lorsque l'activité de conduite a été exercée dans un seul secteur, l'activité de conduite à titre professionnel ne s'effectuera que dans ce secteur. Pour un conducteur originaire du secteur voyageur, l'accès au secteur marchandises nécessite une formation "passerelle" marchandises après le 10 septembre 2009.

- lorsque l'activité de conduite a été menée dans les deux secteurs, l'activité de conduite à titre

professionnel s'effectuera dans les deux secteurs dans le respect des conditions fixées aux articles 7 et 12 du décret.

- **les attestations** : l'employeur, pour ses salariés, délivre une attestation constatant l'exercice de l'activité de conduite au vu de tout document probant tels que bulletins de salaires ou certificats de travail délivrés par les précédents employeurs.

Lorsque l'entreprise, dans laquelle un conducteur a exercé son activité, a disparu, il revient au nouvel employeur de délivrer l'attestation au vu des documents produits par le conducteur.

Les agences de travail temporaire sont habilitées à délivrer ces attestations.

Un conducteur en recherche d'emploi, ne pouvant se faire établir une attestation par son ancien employeur et n'étant pas inscrit dans une agence de travail temporaire, remplit une attestation sur l'honneur et fournit les documents probants au CFA et à la DREAL. Le CFA peut alors inscrire le stagiaire en FCO après accord de la DREAL.

Toutefois, si le conducteur ne peut produire de documents probants sur l'exercice d'une activité de conduite antérieure, il devra suivre une FIMO.

Le modèle de l'attestation est défini par l'annexe I de l'arrêté du 4 juillet 2008 définissant le modèle des attestations relatives à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs.

Les travailleurs non salariés font une attestation sur l'honneur.

Les conducteurs des véhicules affectés aux services des *forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de police ou de gendarmerie* sont concernés par l'exemption prévue à l'article 1-4-b de l'ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée, mais seulement quand ils conduisent dans le cadre de missions relevant de la fonction propre confiée à ces services.

En conséquence, tous les conducteurs relevant des services précités n'entrent pas dans le champ de l'exemption et certains doivent suivre une formation professionnelle afin de poursuivre une activité de conduite à titre professionnel.

Dans ces cas, les services précités peuvent délivrer des attestations d'exercice de l'activité de conduite afin de permettre à ces conducteurs, ayant eu leur permis de conduire de catégorie D avant septembre 2008 ou leur permis de catégorie C avant septembre 2009, de suivre une FCO et d'exercer en toute légalité leur activité de conduite professionnelle.

Depuis le **10 septembre 2012**, l'attestation d'exercice de conduite ne suffit plus pour reprendre une activité de conduite mais permet seulement de s'inscrire en FCO. En effet, l'article 25 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 prévoyait que tous les titulaires d'une attestation devaient passer leur première FCO avant le 10 septembre 2012.

Tout conducteur bénéficiant d'une attestation d'exercice mais n'ayant pas suivi de FCO avant le 10 septembre 2012 ne perd pas le bénéfice de son équivalence de qualification initiale et n'aura donc pas à suivre une FIMO. Il devra toutefois suivre une FCO avant de conduire dans un cadre professionnel.

L'attestation d'exercice ne pourra plus être délivrée à compter du 10/09/2018 pour les conducteurs Voyageurs et du 10/09/2019 pour les conducteurs Marchandises.

II LA REALISATION DES FORMATIONS

- Qu'est-ce qu'une formation initiale longue ?

Les titres professionnels délivrés par le ministère de l'Emploi et les diplômes de conducteurs routiers délivrés par le ministère de l'Éducation nationale correspondent aux formations longues prévues par l'article 6-1 de la directive n°2003/59/CE du 15 juillet 2003 et l'article 2 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007.

Ces titres et diplômes font l'objet de référentiels de programme qui ne sont pas gérés par l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Les titres et des diplômes valant qualification initiale au même titre que la FIMO et permettant la délivrance d'une carte de qualification de conducteur sont listés dans l'arrêté du 26 février 2008.

- Qu'est-ce qu'une FIMO ?

C'est la formation initiale minimale obligatoire, dite FIMO, qui permet d'accéder à une activité professionnelle de conduite. Cette formation accélérée est prévue à l'article 4 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 et son organisation est décrite à l'article 2 ainsi que dans les annexes I et II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

- La FIMO doit être suivie **dans l'Etat membre où réside** le conducteur (article 9 de la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003).

- Une FIMO suivie avec succès est acquise définitivement. En cas d'annulation, suspension ou invalidation du permis de conduire, la qualification acquise reste reconnue. Dès lors, un conducteur pourra reprendre son activité professionnelle après avoir recouvré son permis de conduire sans suivre une nouvelle FIMO.

- Ceci est également valable pour les FIMO obtenues dans le cadre du dispositif précédent. Les conducteurs qui ont suivi une FIMO dans le cadre du dispositif précédent mais ont interrompu leur activité de conduite professionnelle peuvent, comme les conducteurs détenteurs d'une FIMO suivie dans le cadre du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007, **reprendre une activité de conduite après suivi d'une FCO**.

- Les secteurs **Marchandises et Voyageurs font l'objet de formation séparée**. Les stagiaires de FIMO Marchandises ne doivent pas être mélangés avec les stagiaires de FIMO Voyageurs.

- La FIMO est dispensée sur **4 semaines obligatoirement consécutives**, sauf lorsqu'elle est réalisée dans le cadre d'un **contrat de professionnalisation ou de formation en alternance**. Dans ce dernier cas, la formation peut se dérouler de manière discontinue (article 4 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 et article 2 de l'arrêté relatif au programme). La validité de la formation professionnelle est ensuite renouvelée tous les 5 ans par le suivi d'une FCO.

- Les conducteurs, titulaires de plusieurs catégories de permis et d'une FIMO, doivent suivre une **Passerelle** s'ils souhaitent changer de secteur.

- L'évaluation de la formation doit être réalisée par un formateur autre que celui ayant dispensé la formation, cela vaut également pour la partie pratique de la formation.

- A quel âge peut-on suivre une FIMO ?

A la date de parution de la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs, il y avait cohérence entre les âges de la directive relative au permis de conduire et la directive relative à la qualification initiale et formation continue. Depuis la parution de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, l'âge d'accès à la FIMO en filière Voyageurs est fixé à 23 ans alors que l'âge d'accès au permis est de 24 ans.

Toutefois, la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire fixe des âges minimaux différents tout en précisant bien que pour les catégories de permis C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE, l'âge minimum de délivrance de ces permis énoncés dans celle-ci le sont « sans préjudice des dispositions relatives à la conduite de ces véhicules figurant dans la directive 2003/59/CE ».

Par suite, deux cas de figure sont à distinguer :

- les conducteurs ayant suivi une formation longue,
- les conducteurs ayant suivi une FIMO.

Dans le premier cas, les personnes titulaires d'un permis C1, C1E, C ou CE peuvent conduire un véhicule de la catégorie de permis correspondante dès l'âge de 18 ans.

De même, les personnes titulaires d'un permis D1, D1E, D ou DE peuvent conduire un véhicule de la catégorie de permis correspondante dès l'âge de 21 ans.

NB : pour les formations longues permettant d'obtenir un permis C, voire CE, avant que le titulaire n'ait atteint l'âge de 18 ans, la délivrance du permis ne sera effective qu'à partir de la date anniversaire des 18 ans du conducteur.

Dans le deuxième cas, la détention de la FIMO marchandises permet de conduire dès l'âge de 18 ans un véhicule nécessitant d'être titulaire d'un permis C1 et C1E, et à partir de 21 ans un véhicule nécessitant d'être titulaire d'un permis C et CE.

De même, la détention d'une FIMO voyageurs permet de conduire dès l'âge de 21 ans un véhicule nécessitant d'être titulaire d'un permis D1 et D1E, et à partir de 23 ans un véhicule nécessitant d'être titulaire d'un permis D et DE. Toutefois, dans ce dernier cas de figure, l'âge peut être ramené à 21 ans si la délivrance du permis D ou DE est assorti d'une restriction imposant au conducteur de ne pouvoir exercer son activité de conduite que sous forme de services réguliers dont le parcours de ligne n'excède pas 50 kilomètres.

Un candidat peut se présenter à l'examen du permis de conduire de catégorie D ou DE et le réussir avant d'avoir atteint l'âge légal de délivrance du permis (24 ans). En ce cas, il peut s'inscrire en FIMO sur présentation de l'exemplaire « école de conduite » du CEPC attestant de son résultat favorable à l'épreuve du permis de conduire (article 7 de l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire et article 2 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme). Le permis de conduire lui sera délivré une fois qu'il aura obtenu sa FIMO et atteint l'âge de 23 ans.

Lors de la partie pratique de la FIMO Voyageurs effectuée par ces stagiaires de moins de 24 ans, le véhicule doit être équipé de doubles-commande (article 5-3 de l'arrêté relatif au programme) mais il n'est pas prévu que le formateur soit titulaire du BEPECASER. Toutefois il serait opportun que les CFA disposant de formateurs BEPECASER les affectent prioritairement aux sessions de conduite de ces stagiaires.

Un stagiaire peut donc s'inscrire en FIMO dans un CFA :

- à partir de 18 ans pour la conduite d'un véhicule de catégorie C1 ou C1E ;
- à partir de 21 ans pour la conduite d'un véhicule de catégorie C ou CE, D1, D1E, D ou DE.

Les FIMO suivies avec succès entre 21 et 23 ans :

- permettent la conduite des véhicules des catégories D1 et D1E sans restriction ;
- ne permettent la conduite de véhicules de catégories D ou DE que pour des services réguliers sur un parcours de ligne inférieur à 50 kilomètres jusqu'à l'âge de 23 ans.

Tableau comparatif des âges d'accès au permis de conduire et à la formation professionnelle

Directive 2003/59 et directive 2006/126
Décret 2007-1340 et décret 2011-1475

Catégories de permis de conduire directive 2006/126 et directive 2003/59	<u>Âges obtention permis de conduire</u> Directive 2006/126/CE (article 4) Décret 2011-1475 du 9 novembre 2011 (article 6)	<u>Âges conduite après formation professionnelle</u> Directive 2003/59/CE (article 5) Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 (articles 3 et 5)
C1 ; C1E	18 ans*	• 18 ans
C ; CE	21 ans *	• 18 ans après formation longue • 21 ans après formation accélérée
D1 ; D1E	21 ans *	• 21 ans après formation accélérée • 18 ans après formation longue si État membre le décide
D et DE pour services réguliers moins de 50 kms	24 ans *	• 21 ans si services réguliers sur parcours de ligne inférieur à 50 kms après formation courte ; • 18 ans si services réguliers sur parcours de ligne inférieur à 50 kms après formation longue si EM le décide <u>Non repris dans le décret n°2007-1340</u>
D ; DE		• 21 ans après formation longue • 23 ans après formation accélérée • 20 ans (ou 18 ans sans passagers) après formation longue si EM le décide. <u>Non repris dans le décret n°2007-1340</u>

* Dans directive 2006/126 : « sans préjudice des dispositions relatives à la conduite des véhicules figurant dans la directive 2003/59/CE »

- : Points de différence âges permis/ âges FIMO
 : Points de différence âges permis / âges titres et diplômes professionnels
 : Points de différence âges permis / âges titres et diplômes pros sur choix des EM

- Peut-on rassembler des FIMO et des formations longues de titres professionnels ?

Une expérimentation portant sur l'organisation de formation rassemblant, pour certaines séquences pédagogiques, des stagiaires de FIMO et de TP est proposée depuis décembre 2014. Des stagiaires en TP de transport routier marchandises sur porteur (CTRMP) peuvent être regroupés avec des stagiaires de FIMO marchandises et des stagiaires de TP de conducteur de transport routier interurbain de voyageur peuvent être rassemblés avec des stagiaires de FIMO voyageurs. Un document de cadrage et une note d'information datée du 3 décembre 2014 ont été adressés aux DREALs. Celles-ci doivent être obligatoirement informées par les CFA de l'organisation de ces séances mixtes.

- Qu'est-ce qu'une formation passerelle ?

La formation complémentaire dénommée « passerelle » permet à un conducteur ayant déjà suivi une qualification initiale dans un secteur et titulaire des permis de conduire de catégorie C et D, de suivre une formation initiale de 35 heures lui ouvrant la possibilité d'exercer une activité professionnelle dans l'autre secteur.

La Passerelle est prévue par l'article 6 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 et décrite à l'article 4 ainsi que dans les annexes I ter et II ter de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Les articles 2 et 3 de cet arrêté du 3 janvier 2008 prévoit que les **stages de FIMO et de FCO** peuvent accueillir des stagiaires Passerelle dans le respect des programmes respectifs des différentes formations. Le nombre de stagiaires par stage peut alors se monter à 20 stagiaires en salle (au lieu de 16 pour un groupe comportant seulement des stagiaires FCO ou FIMO) mais reste toujours limité à 4 stagiaires maximum par véhicule.

Dans la mesure où le temps de conduite obligatoire en Passerelle est presque le double de celui de la FCO, en cas d'intégration d'un stagiaire Passerelle dans une session FCO, le nombre de stagiaires par véhicule doit être adapté afin de tenir compte de cette contrainte.

Le **délai maximal de cinq ans**, au terme duquel doit être suivie la FCO, se calcule à compter de la date de la formation Passerelle et non à compter de la date de la précédente FCO. Le conducteur peut alors s'inscrire indifféremment à une FCO marchandises ou voyageurs, ce qui lui renouvelle le droit de conduire dans les 2 filières (article 11 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007). Il est toutefois préférable que le conducteur suive la FCO du secteur où il exerce principalement son activité professionnelle. Par exemple, un conducteur ayant suivi une FCO marchandises en 2012 et obtenant une Passerelle voyageurs en 2015, devra suivre en 2020 une FCO, marchandises ou voyageurs, qui lui renouvellera ses droits à conduire dans les deux secteurs.

La passerelle doit être suivie **dans l'Etat membre où réside** le conducteur (article 9 de la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003).

- Qu'est-ce qu'une FCO ?

La formation continue obligatoire qui assure une mise à jour des connaissances permet de renouveler pendant 5 ans le droit à conduire des conducteurs ayant suivi une qualification initiale. Elle est prévue par les articles 8 à 11 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 et ses conditions d'organisation sont précisées à l'article 3 et aux annexes I bis et II bis de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

- Conditions d'inscription

La FCO doit être suivie soit **dans l'Etat membre où réside** le conducteur, soit **dans l'Etat membre où il travaille** (article 9 de la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003).

Afin de vérifier que les stagiaires satisfont aux **conditions d'inscription** à la FCO prévues à l'article 3 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme, le CFA doit s'assurer que le conducteur est bien titulaire d'un permis de conduire en cours de validité et d'une qualification initiale (FIMO ou équivalent) ou d'une FCO. Il n'a pas besoin de vérifier la qualification initiale dès lors que le conducteur présente une carte de qualification de conducteur ou un permis de conduire sur lequel figure le code 95.

Lors d'une inscription en FCO, si un conducteur ne peut pas présenter son **permis de conduire**, conservé par les préfectures après la visite médicale quinquennale passée avant la fin de validité du permis de conduire, le CFA peut accepter, dans l'attente de l'émission d'un nouveau titre de conduite, le CERFA 14801'01 Permis de conduire-avis médical mentionnant un avis favorable.

Lors de l'inscription en FCO d'un conducteur **handicapé** conduisant un véhicule adapté, il est toléré que l'employeur fournisse, à titre exceptionnel, pour la partie pratique de la formation un véhicule de travail avec une boîte automatique et correspondant aux critères de l'article 5 de l'arrêté du 3 janv 2008 relatif au programme.

En application de l'article 11 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007, le suivi d'une FCO permet à un conducteur titulaire d'une qualification initiale dans une filière (FIMO ou équivalent) et d'une passerelle dans l'autre filière (ou de deux FIMO ou équivalent) de renouveler la validité de la formation pour **chacune des deux filières**.

En ce cas, le CFA doit vérifier lors de l'inscription, que le conducteur a bien une qualification initiale dans les deux secteurs (une FIMO et une Passerelle, en général).

- Organisation :

La FCO doit se dérouler pendant le « **temps habituel de travail** » (article 9 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007). Les entreprises ne peuvent donc pas imposer à leurs salariés de suivre des formations en dehors de leurs horaires de travail habituels (comme, par exemple, le samedi).

L'anticipation pour le suivi d'une FCO est de 6 mois par rapport à la date d'échéance de la formation précédente (article 10 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007). En cas de fractionnement de la formation en deux sessions espacées d'une période maximale de trois mois, la première session doit être commencée et effectuée dans la période des six mois qui précède la fin de validité de la précédente formation, la deuxième devant s'achever avant la fin de la validité.

Le **découpage** en 3 + 2 jours de la FCO, avec remise d'une attestation entre les deux sessions pour attester des éléments du programme suivis et fixer la date de la 2ème session, a été mis en place pour permettre un suivi précis de la progression de la formation tant par les stagiaires que par les employeurs et le centre de formation. Les modalités sont précisées dans l'article 3 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Lorsque le stage est réalisé en entreprise, par les moniteurs d'entreprise, s'il n'est pas possible qu'une session soit découpée selon les dispositions réglementaires et à condition que toutes les parties du programme soient effectivement réalisées et dans les délais prévus par les textes, le découpage peut être effectué différemment en 4 jours + 1 jour consacré à la pratique de la conduite (ou 1 + 4 jours).

Pour un conducteur dont la date de validité de la FCO est dépassée et qui fait une FCO en entreprise en 4+1 jour, le conducteur ne peut reprendre une activité de conduite qu'après avoir fini l'intégralité de la formation.

La **partie pratique** de la FCO peut être validée dès lors qu'un stagiaire a effectué au moins un total de 1h50 de conduite, correspondant aux 30 mn de conduite libre cumulées à 1h20 de pratique prévue au thème 1, les 10 minutes de commentaire pédagogique n'étant pas comprises dans le temps de roulage. En cas d'utilisation de chronotachygraphe se coupant en cas d'arrêt prolongé (manœuvre, embouteillage, etc), les interruptions devront être signalées sur le ticket imprimé.

- Quelle est la durée de la journée de formation ?

L'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme précise dans ses articles 2, 3 et 4 que la durée journalière d'une formation est de 7 heures, qu'il s'agisse de la partie pratique ou théorique du stage et que celui-ci soit réalisé en entreprise ou en centre de formation.

Toutefois la durée journalière d'une formation consacrée à la partie pratique avec 4 stagiaires peut dépasser de fait cette durée et atteindre les 8 heures afin de permettre la réalisation complète des séquences de conduite.

- Quelles règles sont appliquées quand il y a moins de quatre stagiaires dans un véhicule ?

Lorsqu'on compte moins de 4 stagiaires par véhicule pour la partie pratique, le centre de formation doit organiser le stage dans le respect du programme de formation et de sa durée globale. Ainsi les 140 heures en FIMO, 35 heures en FCO ou passerelle doivent être réalisées dans leur intégralité.

Cette mesure permet aux moniteurs d'entreprise d'adapter, le cas échéant, avec souplesse le découpage de la FCO en deux sessions.

- Comment sont validées les formations ?

- FIMO et Passerelle

La FIMO ne peut être obtenue qu'après avoir suivi intégralement la formation de 140 heures définie réglementairement et réussi l'évaluation finale.

L'évaluation de la FIMO et de la passerelle doit être réalisée par un formateur autre que celui ayant dispensé la formation (article 7 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme). Cela vaut aussi pour la partie conduite de la formation. En effet, même si l'annexe I et II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme indique que la partie pratique de la FIMO et de la passerelle est évaluée par contrôle continu, le formateur évaluateur fera le bilan global de la formation à la conduite en fin de stage avec le stagiaire, en appuyant son appréciation sur les commentaires rédigés par le formateur (contrôle continu).

En cas d'échec partiel à la FIMO ou à la formation "passerelle", la situation se présente différemment selon que l'échec porte sur la partie théorique ou sur la partie pratique.

En cas d'échec à la partie théorique, le centre de formation peut directement soumettre le stagiaire à un nouveau QCM dans un délai de 6 mois sans lui faire suivre une formation complémentaire sur la ou les matières dans lesquelles il a échoué (article 7 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au

programme). Ce repêchage ne peut être proposé qu'une seule fois.

En cas d'échec à la partie pratique, le stagiaire doit suivre de nouveau le module "application pratique de la conduite en situation normale comme en situation difficile" inclus dans le thème "perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité" soit pour la FIMO : 10 heures de conduite individuelle et 1 heure de commentaires et pour la passerelle : 2 heures 30 de conduite individuelle et 15 minutes de commentaires. Ce module est réalisé en fonction des disponibilités du centre de formation et du stagiaire.

L'échec à un titre professionnel de conducteur routier ne permet pas, comme cela a pu être constaté parfois, de "repêcher" le stagiaire en le soumettant directement au QCM de FIMO.

- FCO

L'article 7 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme prévoit que la FCO s'achève par un test final d'auto évaluation et une évaluation des acquis effectuée et commentée avec le stagiaire. Compte tenu des risques qui pourraient peser sur l'emploi d'un conducteur dont la FCO n'aurait pas été validée, les textes ne prévoient pas d'échec formel à la FCO. Néanmoins, en cas de constatation d'insuffisances, le formateur peut expliquer au stagiaire, voire à l'employeur, en quoi sa conduite peut présenter un caractère dangereux pour les autres usagers ou ses propres véhicule et chargement, et l'inciter à suivre une formation de perfectionnement à la conduite.

- Peut-on avoir recours à l'interprétariat ?

- FIMO et passerelle

Concernant le recours à un interprète pour les stagiaires non francophones lors des sessions de FIMO et passerelle, il n'est pas prévu que les stagiaires puissent être assistés par une tierce personne lors du stage et de l'évaluation finale. Lors du test final d'évaluation des compétences acquises, le stagiaire doit pouvoir démontrer ses compétences de manière autonome.

- FCO

Un recours à un interprète pour les stagiaires non francophones ne doit pas être admis en FCO lors d'une session comprenant des stagiaires francophones et non francophones. Le temps de traduction ralentit sensiblement le déroulement de la partie théorique et le programme ne pourrait pas être respecté. En outre, les conditions de concentration pour les autres stagiaires seraient dégradées et la dynamique de groupe ne serait plus assurée.

On peut toutefois admettre que des sessions de FCO soient intégralement dispensées dans une langue autre que le français pour une population homogène de stagiaires ne parlant que cette langue.

- Quel sont les contenus des programmes ?

Le contenu des programmes de formation est prévu par l'annexe I de la directive n°2003/59/CE et les annexes I et II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Les organismes de formation doivent élaborer leurs propres supports de formation à partir des programmes de FIMO, FCO et Passerelle fixés dans l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Aux termes du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007, la FIMO et la FCO sont des formations

« généralistes ». Le décret ne prévoit pas de les adapter pour, par exemple, réaliser une FIMO ou une FCO spécifique « voyageur urbain », même si le stage ne regroupe que des personnes issues du transport urbain. Il est rappelé que tous les éléments du programme doivent être abordés dans les mêmes termes quels que soient les profils des stagiaires.

- Le programme peut-il être adapté par un accord collectif de branche ?

L'article 13 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 prévoit la possibilité d'aménager par accord collectif de branche étendu, le contenu des programmes pour des secteurs d'activité particuliers. La formation peut ainsi s'adapter aux spécificités du métier tout en respectant l'intégralité des programmes fixés par l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Des accords de branche ont été signés pour les secteurs suivants :

- BTP (avenant 5 du 5 mai 2009 modifié par l'avenant n°6 du 28 avril 2010, étendu par arrêtés du 13 janvier 2010 et 8 mars 2011)
- Commerce de détail et de gros (avenant n°30 du 14 mai 2009 étendu par arrêté du 8 octobre 2009)
- Carrières et matériaux de construction (accord du 30 avril 2009 et avenant n°1 du 6/05/2010 étendus par arrêté du 17 novembre 2010)
- Le secteur de l'Industrie et commerce de récupération a conclu un avenant (n°9) qui n'a pas été étendu.
- Activités du déchet (avenant n°45 du 10 juillet 2013 étendu par arrêté du 3 juin 2014). Cet accord prévoit une FIMO Marchandises suivie dans les 3 mois d'un module spécifique de 2 jours dédié à la conduite des véhicules spéciaux et une FCO suivie d'un module spécifique d'une demi-journée dans les 6 mois. Les DREALs sont chargés de contrôler la partie FCO de la formation mais pas le module prévu par l'accord, qui relève de la responsabilité des partenaires sociaux de la branche. Ce module peut être effectué en entreprise, celle-ci possédant, à la différence des CFA, les véhicules spécifiques à l'activité du déchet.

Les CFA qui souhaitent proposer des formations appropriées à une branche n'ont pas à demander d'agrément complémentaire à celui obtenu pour les formations Marchandises ou Voyageurs.

- Y a-t-il une formation spécifique pour les catégories de permis de conduire C1, C1E, D1 et D1E ?

L'introduction en France de ces nouvelles catégories de permis de conduire ne modifie pas le dispositif de formation professionnelle existant. Les titulaires de permis de catégorie C1 et C1E suivent les sessions FIMO et FCO Marchandises et les titulaires de permis de catégorie D1 ou D1E suivent les sessions FIMO et FCO Voyageurs.

La qualification initiale vaut pour toutes les catégories de permis de conduire détenus au sein du secteur. L'obtention d'un permis de conduire de catégorie supérieure dans le même secteur n'impose donc pas de passer à nouveau une qualification initiale. Par exemple, un conducteur titulaire d'un permis de catégorie C1 et d'une FIMO Marchandises ne doit pas repasser de FIMO ou de FCO s'il obtient un permis de catégorie C dans les 5 ans suivant sa FIMO, pas plus qu'un titulaire de permis C ne doit repasser de FIMO ou FCO s'il obtient un permis CE.

Les conducteurs suivent la partie pratique de la formation sur la catégorie de véhicule correspondant au permis de conduire le plus élevé qu'ils détiennent. Par exemple, les titulaires de C1 conduisent un véhicule correspondant, les titulaires de permis de conduire C1 et C conduisent

un véhicule de catégorie C (article 5 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme).

Les caractéristiques des véhicules C1 et D1 employés pour les sessions de formation sont conformes à celles des véhicules utilisés pour le permis de conduire, hormis pour le poids réel qui devra être supérieur ou égal à 75 % du PTAC ou du PMA pour les C1 et C1E, comme pour les C et CE.

- Le programme intègre-t-il un point traitant des personnes à mobilité réduite ?

Le thème 4 des FIMO.FCO/passerelles voyageurs prévu par les annexes II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme intègre un point « *sensibilisation au handicap et la prise en compte des voyageurs handicapés* » en application du règlement européen n°181/2011 relatif au droit des passagers dans le transport par autobus et autocar. Cette sensibilisation concerne les différentes formes de handicaps (physiques et sensoriels) et les éléments prévus au point a) de l'annexe II du règlement.

L'article 5-2 de cet arrêté a introduit un principe de manipulation d'un appareil de montée-descente de PMR par les stagiaires des FIMO/FCO/passerelles. La durée de réalisation d'une montée-descente de PMR dans un autocar par un stagiaire étant de l'ordre de vingt minutes, il ne peut être exigé que tous les stagiaires réalisent une opération de montée-descente.

Pour permettre l'acquisition de compétences dans le temps de formation qui peut être consacré à la séquence, il est possible de :

- préconiser une démonstration de manipulation systématique et détaillée par le formateur intégrant l'installation de la personne et pose de la ceinture ;
- recommander une simulation par un ou deux stagiaires dans la mesure du possible durant laquelle les autres stagiaires se familiariseront, en observateurs, à la procédure d'utilisation ;
- préconiser la distribution aux stagiaires de documents écrits exposant les mesures à mettre en œuvre et les manipulations requises.

L'article 5-2 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme a introduit une obligation de formation au dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite à compter du 12 février 2015.

Les centres de formation agréés qui n'ont pas encore acquis de véhicules équipés de ce dispositif, peuvent réaliser la partie pratique de la formation sur un véhicule loué ou mis à disposition par un constructeur ou une entreprise, à condition de fournir à la DREAL tout document attestant la location ou la mise à disposition de ce véhicule. Les CFA ont également, à titre transitoire, la possibilité d'utiliser des dispositifs non solidaire au véhicule permettant la reproduction à l'identique, par le stagiaire, des gestes et opérations nécessaires à la manipulation de ces dispositifs sur véhicules.

Les DREALs peuvent contrôler les supports et déroulés de formation afin de vérifier que le module a bien été intégré au programme de formation.

- Les CFA peuvent-ils utiliser un simulateur de conduite ou enseigner par e-learning ?

Les conditions d'utilisation d'un simulateur sont prévues à l'article 5-II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Le simulateur de conduite présente l'intérêt de pouvoir proposer aux stagiaires des situations de conduite qui ne pourraient être rencontrées lors la phase de conduite en circulation (brouillard, verglas, situation d'urgence, etc).

Son usage, limité à 4h en FIMO (Annexes I et II, thème 1 de l'arrêté du 03 janvier 2008 relatif au

programme) et 30 mn en FCO (Annexes I bis et II bis thème 1 de l'arrêté du 03 janvier 2008 relatif au programme) et passerelle (Annexes I ter et II ter, thème 1 de l'arrêté du 03 janvier 2008 relatif au programme), peut donc apporter une plus-value au traitement du thème 1.

Le simulateur doit être « haut de gamme », ses caractéristiques et possibilités d'exploitation étant précisées à l'article 5-II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme. Depuis sa modification par l'arrêté du 23 mai 2013, cet article exige que le simulateur reproduise l'environnement d'un « poste de conduire réelle », ce qui implique que tous les éléments de commande, de vision et d'animation soient présents mais n'impose pas la reproduction intégrale d'une cabine réelle.

En revanche, les CFA ne sont pas obligés de disposer d'un simulateur de conduite ou d'un terrain spécial pour obtenir un agrément.

Le recours à l'outil informatique pour l'animation des séquences théoriques n'est pas interdit par la réglementation. Néanmoins, et comme l'a souligné la Commission européenne aux experts des États membres en juin 2013, la pédagogie mise en œuvre doit privilégier le face-à-face pédagogique, le partage d'expérience entre conducteurs constituant un élément essentiel des formations. La présence permanente d'un formateur auprès des stagiaires est requise pendant toute la durée de la formation.

Le **e-learning** (apprentissage en ligne non présentiel en l'absence d'un formateur) n'est quant à lui pas admis pour les formations obligatoires de conducteurs routiers.

III L'AGREMENT ET LE FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE FORMATION

- Traitement des demandes d'agrément initial et de renouvellement

Les conditions requises pour demander l'agrément en FIMO/FCO/Passerelle en Marchandises et/ou en Voyageurs sont fixées par l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément des centres de formation professionnelle, modifié par l'arrêté du 2 mars 2011.

- L'agrément des CFA relève-t-il de la décision implicite de rejet ?

L'article 15 IV du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 prévoit que le silence gardé pendant plus de 4 mois vaut rejet. Les demandes d'agrément ne sont pas concernées par la règle de la décision implicite d'acceptation lorsque l'administration ne répond pas dans le délai imparti. Elles ont été maintenues dans le régime des décisions implicites de rejet à l'issue d'un délai de 4 mois, au titre du respect des engagements internationaux.

- Quelle est la portée des agréments ?

L'agrément peut être demandé soit pour la formation en transport de Marchandises, soit pour la formation en transport de Voyageurs. Les deux demandes peuvent être déposées simultanément. Les agréments Marchandises et Voyageurs sont deux agréments distincts qui font l'objet d'instruction et d'arrêtés différents.

Pour l'agrément des nouveaux centres ou le renouvellement d'agrément, la possession en propre de véhicules **C1 ou D1** n'est pas exigé. Toutefois le centre demandeur devra produire un devis ou un contrat de location de ces véhicules afin de couvrir les éventuelles demandes de FIMO ou FCO de conducteurs ne possédant que les permis C1 ou D1.

L'agrément accordé à un centre pour un secteur d'activité n'est valable que pour ce secteur. Ainsi, un centre de formation agréé pour les FIMO/FCO Voyageurs doit déposer une nouvelle demande avec le dossier correspondant, conforme au cahier des charges, pour obtenir l'agrément pour la formation en transport de marchandises. Il recevra un agrément probatoire de 6 mois, puis un agrément d'une durée maximale de 5 ans si les conditions sont remplies.

L'agrément délivré à un centre de formation recouvre l'établissement principal et ses seuls établissements secondaires situés dans la même région ou dans un département limitrophe de la région dans laquelle est implanté cet établissement principal.

Les établissements secondaires ont vocation à être contrôlés par la DREAL au même titre que les établissements principaux. Le contrôle des établissements secondaires peut être effectué soit par la DREAL qui a délivré l'agrément soit par la DREAL de la région où est implanté l'établissement secondaire, soit par un contrôle conjoint des deux DREAL (cette dernière solution paraissant à privilégier pour renforcer la validité juridique du contrôle).

La **publication** au recueil des actes administratifs des arrêtés d'agrément des centres est de nature à rendre opposables les délais (2 mois après la publication) en cas de contentieux.

- Comment fonctionne l'agrément initial?

La demande d'agrément est constituée d'un dossier conforme à l'annexe I de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément, comportant des renseignements généraux ainsi que la description des moyens matériels et pédagogiques du centre.

Quand un centre de formation dépose une **première demande** d'agrément, il reçoit un agrément initial d'une durée de **6 mois** pour la formation en transport de marchandises ou d'une durée d'**un an** pour la formation en transport de voyageurs (art.2 de l'arrêté du 3 janvier 2008 modifié par l'arrêté du 21 mars 2016). L'agrément initial a pour but de vérifier la capacité du centre demandeur à organiser des formations de qualité répondant au cahier des charges de la FIMO/FCO/Passerelle.

Pendant l'agrément initial, le centre doit réaliser dans le délai probatoire (six mois pour le transport de marchandises, un an pour le transport de voyageurs) au minimum 1 FIMO et 6 FCO ou Passerelle comprenant 8 stagiaires. Si le centre ne déclare vouloir réaliser que des sessions de FCO, il doit en réaliser 8 dans le délai probatoire.

Toutefois, conformément à l'arrêté du 21 mars 2016, un centre déjà titulaire d'un agrément pour le secteur Marchandises depuis plus de 2 ans, qui demande un agrément pour le secteur Voyageurs, doit réaliser seulement 1 session de FIMO et 2 sessions de FCO (ou 3 FCO si pas de FIMO) dans un délai d'un an pour obtenir l'agrément de 5 ans, chaque session devant comporter au moins 8 stagiaires (art.2 de l'arrêté du 3 janvier 2008 modifié).

Le dernier alinéa du paragraphe relatif aux « renseignements généraux sur l'établissement » du I de l'annexe I de l'arrêté prévoit que sont intégrées au dossier de demande d'agrément « *toute décision préfectorale d'agrément, toute convention ou document permettant d'apprécier l'expérience et le savoir-faire de l'établissement demandeur en matière de formation de conducteur routier au-delà du permis de conduire des catégories C ou D* ». Ces documents constituent un élément d'appréciation important des capacités du centre demandeur. Les réalisations de formation à certains CACES, au BEPECASER (remplacé par le titre professionnel « enseignant de la conduite et sécurité routière » à partir de fin 2016) et à l'éco-conduite peuvent ainsi être prises en compte en tant que formation au-delà du permis de conduire dans l'instruction de la demande.

Sont recevables les candidatures de centres assurant déjà des activités de formation dans le domaine des transports routiers et capables de produire des bilans de leurs actions de formation. Le centre demandeur doit en outre disposer de locaux et de formateurs en nombre suffisant, en adéquation avec les stages prévus. Il doit enfin mettre en place des outils pédagogiques et de suivi de formation (support, livret, etc) adaptés et s'assurer que les formateurs maîtrisent ces outils.

- Quels sont les critères pour le renouvellement d'agrément ?

Concernant les critères prévus à l'article 3 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément, la qualité et l'efficacité des formations s'apprécient notamment au vu des moyens pédagogiques et matériels mis en œuvre par le centre, de l'employabilité des stagiaires (taux de placement), de leurs appréciations finales sur la formation qu'ils ont suivie.

Le taux de placement correspond aux « résultats obtenus en termes d'emploi à trois mois et à six mois », qui est l'un des critères figurant à l'annexe I, section II de l'arrêté du 3 janvier 2008.

Les contrôles sur place ou sur pièce effectués par la DREAL constituent un moyen de vérification de la conformité des moyens mis en œuvre à ceux présentés dans le dossier d'agrément.

Aucun texte ne contraint un CFA à réaliser un nombre donné de formation pendant les 5 ans de l'agrément définitif. Il doit toutefois en réaliser un nombre minimum suffisant pour que la DREAL puisse, lors de la demande de renouvellement, examiner si le centre remplit les critères prévus par

cet article 3.

- Qu'est-ce qu'un établissement principal et un établissement secondaire ?

Est considéré comme un **établissement principal** autorisé à déposer une demande d'agrément, l'établissement qui, au niveau d'une région, organise les formations de manière autonome et dispose des moyens nécessaires à ces formations.

Dans le cadre de l'agrément FIMO/FCO, la notion d'établissement principal et secondaire peut être distinguée de la notion de sociétés mères et filiales relatives aux organisations économiques et fonctionnelles des entreprises et de la notion d'établissement secondaire au sens de l'INSEE. Une filiale peut ainsi être qualifiée d'établissement principal pour un agrément régional en formation professionnelle obligatoire de conducteurs routiers.

Est considéré comme un **établissement secondaire** tout établissement permanent, distinct de l'établissement principal, dirigé par la même personne que l'établissement principal ou par l'un de ses préposés. Il doit en outre avoir fait l'objet d'une immatriculation au registre du commerce des sociétés sauf si l'établissement principal appartient à une association régie par la loi de 1901.

Les établissements secondaires doivent disposer de moyens en matériels, en installations (telles que aires de manœuvre ou quais de chargement) et en personnel pour pouvoir réaliser les formations (dans tous leurs aspects pratiques et théoriques) dans le respect des conditions fixées par le cahier des charges de l'arrêté « agrément » et du programme de formations.

Ces moyens doivent être précisément détaillés dans le dossier de demande d'agrément et les conditions dans lesquelles l'établissement demandeur dispose de ces moyens doivent être précisées et justifiées.

Dans ces conditions, des salles louées dans un hôtel, par exemple, ou dans tout autre bâtiment, pour une durée limitée à celle des cours de formation, ne peuvent être considérées comme des établissements secondaires. Une location d'une durée minimale d'un an est requise pour s'assurer de la stabilité du site d'implantation.

Pour déclarer un **établissement secondaire** et établir l'extension de l'agrément, il n'est pas nécessaire de demander un dossier complet, tel que prévu à l'annexe I de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément. Le CFA ne fournit que les pièces concernant "la localisation, les caractéristiques et moyens propres affectés au nouvel établissement" (art.6), complétant ainsi le dossier initial de l'établissement principal.

Pour les moyens humains et les véhicules, le centre doit fournir la liste des véhicules et formateurs qui interviendront sur ce nouvel établissement. S'il y a des éléments nouveaux par rapport à ce qui est déjà enregistré comme moyens en établissement principal par la DREAL, le CFA doit joindre toutes les pièces justificatives prévues par l'arrêté du 3 janvier 2008.

Les plans des locaux sont demandés mais une visite sur place est recommandée pour vérifier la qualité des infrastructures (présence d'un accueil, de toilettes, d'une cafétéria ou d'un abri pour se protéger de la pluie vers les quais de manœuvre...).

Le site où s'effectue la partie pratique du stage doit être situé à proximité du lieu où se déroule la partie théorique.

- La sous-traitance est-elle admise ?

Un centre de formation agréé FIMO/FCO ne peut sous-traiter une partie des formations FIMO et FCO qu'à un autre centre agréé FIMO/FCO, avec lequel il doit passer une convention.

Au sens de l'article 15, le recours par un centre agréé à des formateurs indépendants n'est pas considéré comme de la sous-traitance (sans préjudice des conséquences de cette situation en droit social et fiscal).

La sous-traitance ne peut pas être admise lors d'une première demande d'agrément. La période probatoire de 6 mois doit en effet permettre de constater la capacité du centre à gérer et organiser des formations, ce qui n'est pas compatible avec la sous-traitance à un autre CFA.

Un établissement de formation à la conduite non agréé FIMO/FCO qui souhaite proposer des packs comprenant le permis et la FIMO doit impérativement mentionner dans son offre le nom et les coordonnées du CFA qui assurera la partie FIMO.

- Quelles sont les obligations des CFA vis-à-vis des DREALs pendant la période d'agrément ?

Conformément au point II de l'annexe I de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément, les CFA doivent fournir à la DREAL outre un bilan pédagogique et financier annuel, le calendrier trimestriel des sessions de formation. Si des modifications interviennent dans le calendrier, la DREAL doit en être informée préalablement – de même qu'elle doit être informée de tout changement dans l'équipe pédagogique intervenant sur ces formations et de toute modification du parc de véhicules affectés à ces formations.

Les CFA doivent en outre informer les DREAL des demandes de cartes de qualification de conducteur qui vont être effectuées au profit des formateurs, des moniteurs ou des enseignants.

- Pourquoi faut-il informer Chronoservices (filiale de l'Imprimerie Nationale) lors d'un nouvel agrément ?

Afin de s'assurer que les demandes de CQC sont déposées par des centres dûment agréés et éviter toute fraude, les DREALs transmettent à l'Imprimerie Nationale/Chronoservices une copie des nouveaux agréments et renouvellements d'agrément de CFA. Cette transmission est réalisée par un courriel envoyé à la boîte fonctionnelle de l'Imprimerie Nationale/Chronoservices.

Les CFA doivent solliciter leur enregistrement auprès de l'Imprimerie Nationale/Chronoservices mais leurs demandes de CQC ne pourront être prises en compte qu'après réception du scan de l'agrément transmis par les DREALs.

- Y a-t-il un agrément pour les centres dispensant les formations de titres professionnels ?

Depuis 2010, il n'existe plus d'agrément pour dispenser les formations de titres professionnels. Seul l'agrément pour les sessions de validations des TP, délivré par la DIRECCTE, subsiste (les sessions de validation correspondent à l'organisation et à la réalisation des épreuves aboutissant à la délivrance du titre), comme le rappelle l'article 14 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 qui prévoit que les formations de titres professionnels de conducteur routier doivent être validées dans des centres agréés au sens de l'article R. 338-8 du code de l'éducation.

Cependant, pour pouvoir dispenser les sessions de validation des formations longues de titres professionnels de conducteur routier, l'agrément pour dispenser les formations obligatoires de conducteurs routiers (FIMO, FCO et Passerelle) est nécessaire (conformément aux dispositions de la circulaire de la DGEFP du 12 juillet 2010).

La DIRECCTE doit s'assurer qu'un centre demandeur dispose bien de l'agrément FIMO/FCO/

Passerelle délivré par la DREAL avant de lui accorder un agrément de validation de session.

- Qui peut devenir formateur ou moniteur d'entreprise ?

Le profil des formateurs et moniteurs est fixé par l'annexe II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément des centres, modifié par l'arrêté du 2 mars 2011.

Un formateur doit prouver qu'il dispose soit de titre ou diplôme soit d'expérience professionnelle suffisante dans le secteur où il postule (marchandises ou voyageurs).

S'il justifie des conditions requises pour chacun des secteurs, tout formateur peut dispenser les formations « marchandises » et les formations « voyageurs ».

L'exigence d'ancienneté de détention de diplôme de 5 ans s'applique pour le BEPECASER (remplacé par le titre professionnel « enseignant de la conduite et sécurité routière » à partir de fin 2016) comme pour les autres titres ou diplômes mentionnés par le I de cette annexe.

Les titres et diplômes supérieur mentionnés au même alinéa doivent concerner directement le domaine des transports. L'attestation de capacité de transport ne correspond pas à un diplôme de niveau III et ne peut être retenue comme titre ou diplôme de niveau supérieur.

Dans le cas où le formateur demandeur est titulaire depuis moins de 5 ans d'un titre ou diplôme reconnu, il doit prouver avoir acquis une expérience professionnelle de 3 ans minimum durant les 5 dernières années.

Le programme des formations nécessaires pour dispenser une formation, mentionnées au dernier alinéa de cette annexe, n'est pas précisé par les textes définissant les obligations de formation des conducteurs routiers.

Néanmoins, les objectifs généraux de ces formations sont les suivants :

- d'une part les formations de formateurs doivent aborder l'initiation et l'approfondissement des techniques pédagogiques adaptées aux adultes. Cette exigence vise à ce que les formateurs maîtrisent les méthodes pédagogiques nécessaires à la réalisation des formations des conducteurs (formulation des objectifs, construction des séquences, animation, restitution, gestion d'un groupe, choix des supports, etc.).

- d'autre part, le formateur doit maîtriser les matières qu'il enseigne. Le point 3 de l'article 4 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément précise que le centre de formation doit leur faire suivre les formations leur permettant de mettre à jour leurs connaissances dans les matières enseignées. Le centre de formation doit fournir à la DREAL les documents attestant cette actualisation des connaissances.

Ces formations doivent être suivies par l'ensemble des formateurs dispensant la partie théorique et/ou la partie pratique.

Les formateurs répondant au profil fixé à l'annexe II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément peuvent être soit des salariés du centre agréé (à temps complet ou à temps partiel, en CDI ou en CDD), soit des intérimaires mis à disposition par une entreprise de travail temporaire, soit des formateurs indépendants (en contrat de prestation de service).

Les formateurs indépendants doivent satisfaire aux deux exigences suivantes :

- répondre au profil fixé par l'arrêté précité

- avoir un numéro SIRET

- disposer d'une déclaration d'activité de formateur délivrée par la DIRECCTE.

Toute personne morale ou physique qui réalise personnellement des prestations de formation doit détenir une attestation d'activité, même si elle intervient en tant que sous-traitant d'un CFA déclaré.

La nature du contrat qui lie le formateur au centre de formation doit être précisée lors de la déclaration à la DREAL, conformément à l'annexe I, section I de l'arrêté du 3 janvier 2008 concernant les moyens de l'établissement.

Le contrat de prestation de service doit garantir que le formateur exerce son activité en toute indépendance par rapport au CFA, notamment pour la maîtrise de l'organisation des tâches à effectuer et du matériel nécessaire. Le CFA ne doit pas imposer à un formateur indépendant des exigences qui ne permettraient pas de le différencier d'un salarié.

L'intervention de prestataires spécialisés sur des questions particulières (secourisme par exemple) peut se faire en appui de l'enseignement d'un formateur répondant aux critères fixés par l'annexe de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément des centres, ce spécialiste n'étant pas considéré comme un formateur au sens de l'arrêté précité.

Moniteurs d'entreprise

Le point II de l'annexe II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément indique que les moniteurs d'entreprise doivent consacrer au moins la moitié de leur activité à la formation. Compte-tenu de la difficulté pour les moniteurs d'entreprises d'atteindre le seuil minimal de 50% d'activité de formation uniquement par l'animation de sessions de FCO, il est possible de prendre en compte d'autres types de formations, sous réserve qu'elles soient directement axées sur le développement des compétences de conducteur routier (éco-conduite, conduite en conditions hivernales, etc.).

- Qui contrôle des centres agréés ?

Le contrôle des établissements agréés est assuré par des fonctionnaires habilités par le préfet de région à cet effet (article 17 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007).

Un arrêté du préfet de région habilitant nominativement un ou plusieurs agents de la DREAL pour exercer le contrôle des organismes de formation agréés FIMO/FCO/Passerelle apparaît être la formule la plus adaptée pour assurer la validité juridique des contrôles des organismes de formation.

Les établissements secondaires ont vocation à être contrôlés par la DREAL au même titre que les établissements principaux.

Les services de la DREAL peuvent contrôler les centres de formation d'entreprise qu'ils ont agréés.

- Y a-t-il différentes structures de centres agréés ?

- **Structure ordinaire d'un centre de formation agréé**

Les formations sont généralement assurées par des organismes de formation agréés en tant que CFA, dans leurs locaux.

Un centre agréé peut appartenir à un réseau, un groupe ou une structure associative (AFTRAL, Promotrans, ECF, Forget, AFPA, etc.) ou être indépendant.

La formation en centre agréé est assurée par un formateur du centre, permanent ou intérimaire, et non par un moniteur d'entreprise. Cette règle doit être respectée pour éviter une situation qui pourrait être qualifiée de travail illégal (prêt de main d'œuvre à titre lucratif).

Toutefois, d'autres structures sont rendues possibles par le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 et l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément, à savoir les centres de formation d'entreprise, les formations en entreprise et les groupements d'employeurs.

- **Centres de formation d'entreprise**

De grandes entreprises de transport routier (RATP, Transdev, Kéolis,...) ont créé leur propre centre de formation, comme prévu par l'article 15-III du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007. Ces centres de formation d'entreprise sont soumis aux mêmes obligations que les autres centres de formation agréés. Ils font l'objet des mêmes procédures d'instruction de demandes d'agrément et de contrôles.

La notion de « groupe et de ses différentes filiales » renvoie à un groupe d'entreprises organisé sous forme de groupe de société selon la définition de l'INSEE : « un groupe de sociétés est une entité économique formée par un ensemble de sociétés qui sont soit des sociétés contrôlées par une même société, soit cette société contrôlante ».

- **Formations en entreprise par un CFA**

Il est toléré qu'un centre de formation agréé puisse assurer des formations dans les locaux d'une entreprise à la condition que le stage se déroule dans le respect des conditions fixées par l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme (contenu, durée, moyens en matériel et en personnel) et que les agents de la DREAL habilités à contrôler les centres de formation agréés puissent exercer ce contrôle dans les mêmes conditions que dans les centres de formation.

Il appartient donc au centre de formation d'informer par courrier la DREAL de la date du ou des stages prévus et de joindre à ce courrier l'engagement de l'entreprise concernée à permettre le contrôle de ces formations dans ses locaux.

Ces stages sont réservés aux seuls salariés de l'entreprise dans laquelle est organisée la session. L'entreprise doit avoir passé une convention avec le centre de formation agréé pour fixer les conditions de son intervention dans ses locaux ; ces locaux doivent permettre de réaliser la formation dans les mêmes conditions que celles offertes dans un centre agréé, tant pour la partie théorique que pour la partie pratique.

Le principe de l'agrément régional et la nécessité, pour les autorités de délivrance de l'agrément, de pouvoir procéder à des contrôles lors de la réalisation des formations impliquent que les CFA ne passent des conventions qu'avec des entreprises localisées dans le cadre géographique d'agrément.

- **Formations en entreprise par un moniteur**

L'article 15-III du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 prévoit la réalisation de formation par des moniteurs d'entreprise. La vocation d'un moniteur d'entreprise, salarié d'une entreprise (généralement) de transport, est de former les salariés de l'entreprise qui l'emploie, dans les locaux de celle-ci. Les sessions réalisées par un moniteur d'entreprise sont réservées aux seuls salariés de l'entreprise ou du groupe et de ses différentes filiales.

Les moniteurs en entreprises assurent des formations sous la responsabilité d'un centre de formation agréé qui les déclare auprès de la DREAL. Le CFA doit s'assurer que les moniteurs qu'il déclare disposent de supports de formation adéquats et ont bénéficié d'une mise à jour de leurs connaissances dans les domaines dans lesquels ils assurent une formation (point 3 de l'article 4 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément).

Compte tenu de la portée géographique de l'agrément des organismes de formation qui impose un champ d'activité et de compétence limité à leur région d'implantation, ces organismes de formation ne peuvent être liés par convention qu'à des moniteurs d'entreprise employés par une entreprise dont l'établissement principal est situé dans la même région.

- **Formations d'entreprises mutualisées dans le cadre d'un groupement d'employeurs**

Depuis sa modification par le décret n°2013-386 du 6 mai 2013, l'article 15-III du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 permet d'élargir le champ de mutualisation des formations en entreprise aux groupements d'employeurs, et non plus seulement aux groupes et filiales d'entreprises. Il offre donc la possibilité de rassembler des salariés d'entreprises différentes lors d'une session de formation.

Les articles L.1253-1 et suivants du code du travail définissent le groupement d'employeurs comme association sous le régime de la loi de 1901 ou société coopérative, réunissant plusieurs personnes morales dans le champ d'une même convention collective en vue de réaliser des opérations à but non lucratif. Le groupement d'employeurs doit faire l'objet d'une déclaration préalable à l'inspection du travail. La loi autorise le groupement d'employeurs à mettre un ou plusieurs salariés à disposition de ses adhérents.

La formation dans le cadre d'un groupement d'employeurs est dispensée par un moniteur d'entreprise sous la responsabilité d'un centre de formation agréé. Elle implique l'emploi par le groupement d'employeurs d'un moniteur satisfaisant aux conditions d'expérience et de qualification prévues pour les moniteurs d'entreprises par l'annexe II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément.

- Pôle Emploi ou un Conseil régional peuvent-ils délocaliser des formations ?

Depuis 2010, des délocalisations de formation dans le cadre d'appels d'offre lancés par Pôle Emploi ont été acceptées ponctuellement, car elles s'inscrivent dans le cadre de la politique du retour à l'emploi menée par le Gouvernement. Toutefois, il n'est pas prévu d'ouvrir cette pratique à d'autres commanditaires de formation.

Les formations délocalisées commandées par Pôle emploi ou par le Conseil régional ne peuvent être acceptées que si elles sont réalisées sur le modèle de celles qui sont autorisées pour la formation en entreprise par un CFA, dans le respect des conditions fixées par la réglementation en termes de moyens humains et matériels, et que les services de la DREAL sont informés préalablement des lieux et dates des formations afin qu'elles puissent, si elles le souhaitent, organiser un contrôle.

IV DOCUMENTS A PRESENTER EN CAS DE CONTROLE ET SANCTIONS

- Quel document prouve que le conducteur a bien suivi une formation ?

En France, la carte de qualification de conducteur (CQC), sur laquelle le code communautaire 95 est apposé en face des catégories de permis poids lourds valides, est le document qui permet à un conducteur de justifier qu'il est en règle avec ses obligations de formation.

Depuis le 10 septembre 2013 pour le transport de voyageurs et le 10 septembre 2014 pour le transport de marchandises, tous les conducteurs travaillant en France doivent être titulaires d'une carte de qualification de conducteur comportant le code 95 (article 25 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007).

Le décret n°2015-302 du 17 mars 2015 confie la délivrance des cartes de qualification de conducteur à l'Imprimerie Nationale à partir du 29 avril 2015. Les CFA doivent passer un contrat avec l'Imprimerie Nationale pour demander la production de CQC. Le processus de délivrance est inchangé.

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire d'un autre pays, employés dans une entreprise française, doivent aussi avoir suivi une formation. S'ils peuvent justifier d'une activité de conduite à titre professionnel et que leur permis, délivré avant le 10/09/08 ou le 10/09/09, est valide, ils ont la possibilité de se faire délivrer par leur employeur français une attestation d'exercice de la conduite à titre professionnel qui leur permettra de s'inscrire en FCO.

- La CQC est-elle reconnue dans tous les Etats membres ?

La formation est mutuellement reconnue et attestée au niveau européen par l'apposition du code 95 sur la carte de qualification de conducteur ou sur le permis de conduire. Dès lors qu'un conducteur présente une CQC ou un permis de conduire comportant le code 95 valide et que ce conducteur est bien titulaire des permis de conduire correspondants en cours de validité, il peut exercer une activité de conduite dans un cadre professionnel en France.

Les conducteurs français titulaires d'un permis de conduire français, travaillant dans un autre État membre et ayant suivi leur FCO dans cet État membre, sont parfois dans l'impossibilité de présenter un document comportant le code 95 si l'État membre appose ordinairement ce code sur le permis de conduire. Toutefois, de plus en plus d'Etat membre optent pour la délivrance de CQC aux conducteurs titulaires de permis étrangers pour pallier cette difficulté.

Un conducteur ressortissant d'un Etat membre où le code 95 est apposé sur le permis de conduire qui souhaite travailler en France doit éviter de solliciter l'échange de son permis de conduire tant qu'il n'y est pas obligé (infraction, renouvellement de visite médicale) car il n'aurait plus de document présentant le code 95. La délivrance d'une CQC lors de l'échange du permis est à l'étude.

- Quelles sont les conditions de délivrance de la CQC aux formateurs/moniteurs ?

Les conditions dans lesquelles les formateurs et moniteurs d'entreprise qui dispensent les formations peuvent se voir attribuer la carte de qualification du conducteur sont précisées dans l'arrêté du 1^{er} octobre 2014 fixant les conditions de délivrance de la carte de qualification.

Cet arrêté prévoit que la CQC est attribuée aux formateurs qui répondent aux critères de l'annexe II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément, à condition qu'ils enseignent l'ensemble des séquences (théoriques et pratiques) des FIMO ou FCO et qu'ils soient bien déclarés auprès de la DREAL. Le CFA qui les emploie se charge de la demande de carte auprès de l'Imprimerie Nationale/Chronoservices.

Les enseignants des formations longues (titres ou diplômes professionnels) peuvent également se faire délivrer une CQC (article 3 de l'arrêté du 1^{er} octobre 2014, relatif aux formations longues prévues à l'article 2 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007).

Les formateurs employés par plusieurs centres agréés s'adressent au CFA où ils exercent l'essentiel de leur activité.

Afin que les DREALs puissent vérifier qu'aucune carte n'est demandée pour des formateurs non déclarés, le CFA informe le préfet de région des demandes de cartes effectuées au profit des formateurs et moniteurs qu'il emploie. Cette information est effectuée au moment de la demande des cartes. L'Imprimerie Nationale/Chronoservices communiquera la liste des cartes délivrées aux DREALs.

Les formateurs et moniteurs entrent dans le champ de l'exemption prévue à l'article 1-4-e de l'ordonnance n°58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée lorsqu'ils conduisent un véhicule de formation de son lieu de stationnement vers le lieu de formation. Ils sont hors champ de la directive n°2003/59/CE du 15 juillet 2003 lorsqu'ils conduisent le véhicule au contrôle technique ou au garage. La CQC n'est donc pas strictement indispensable à leur activité professionnelle de formation, mais elle est un gage de leur compétence vis-à-vis des stagiaires.

- Quelles sont les infractions et les sanctions ?

Trois types de contraventions ont été prévus dans le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 pour sanctionner le non respect des obligations de formation :

- 1 contravention de 4^e classe vise l'employeur qui n'aurait pas fait suivre de formations aux conducteurs qu'il emploie (art.22).

- 2 contraventions concernent directement le conducteur : une contravention de 3^e classe pour non présentation immédiate de la CQC lors d'un contrôle et une contravention de 4^e classe pour non présentation de la CQC après un délai de 5 jours, ce dernier cas revenant à reconnaître une carence de formation (art.23) ;

Ces sanctions sont reprises à l'article R. 48.1 du code de procédure pénale qui permet le recours à l'amende forfaitaire pour le paiement des contraventions des 4 premières classes.

Les **codes NATINF** actuellement utilisés ont été définis par des textes antérieurs au décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 et qui sont aujourd'hui abrogés. La partie réglementaire du code des transports étant en cours d'élaboration, ces codes Natinf seront révisés après codification des textes du dispositif actuel. Les « normes réglementaires » GRECO ont cependant été actualisées et permettent aux contrôleurs des transports terrestres de mieux établir leur procès-verbal d'infraction. Ainsi, la nouvelle rédaction dans GRECO ne fait plus référence au

« transporteur routier » mais à "l'employeur", ce qui permettra de viser autant les entreprises de transports que les agences d'intérim ou tout autre type d'employeur ayant une responsabilité relative à la formation de conducteurs salariés.

La contravention de 4^e classe prévue pour **l'employeur** est applicable autant de fois qu'il y a d'infractions constatées au sein de l'entreprise et celle-ci peut faire l'objet de contrôles répétés. On peut attirer l'attention d'un chef d'entreprise négligeant le respect de ses obligations en matière de formation de ses salariés, sur sa responsabilité pénale et civile en cas d'accident (refus de prise en charge des assurances avec les conséquences induites, incrimination par le juge pénal).

L'entreprise de travail temporaire doit s'assurer que les conducteurs qu'elle recrute pour des activités de conduite de véhicule poids lourds respectent leurs obligations de formation professionnelle de conducteur routier.

En effet, le salarié temporaire est lié par un "contrat de mission" à l'entreprise de travail temporaire qui établit un "contrat de mise à disposition" du travailleur avec l'entreprise « utilisatrice ».

Le salarié dépend donc de l'entreprise de travail temporaire.

En outre, une jurisprudence de la chambre sociale de la Cour de Cassation (Soc.21 oct 1982) impose, en application de l'article L. 1251-1 du code du travail, à l'entreprise de travail temporaire qui s'est engagée à mettre à disposition d'une entreprise utilisatrice des salariés qu'elle embauche en considération d'une qualification convenue, de vérifier si les salariés sont aptes au travail qui est l'objet de la mission.

Concernant les **conducteurs titulaires d'un permis de conduire délivré par un autre Etat membre**, aucune infraction pour non présentation du code 95 sur la CQC ou le permis de conduire ne peut être constatée avant le 10 septembre 2016 pour les transports de marchandises (sauf Croatie). En ce qui concerne les transports de voyageurs, tous les conducteurs de l'Union européenne doivent pouvoir présenter un code 95 depuis le 10 septembre 2015.

Ces délais sont toutefois repoussés à juillet 2020 (voyageurs) et juillet 2021 (marchandise) pour la Croatie.

V SITUATION DANS LES AUTRES ETATS MEMBRES

Les dates d'entrée en vigueur des obligations de formation diffèrent selon les États membres. Compte-tenu de cette situation, à l'issue de la réunion du Comité de suivi de la directive n°2003/59/CE du 15 juillet 2003 à Bruxelles en juin 2008, la Commission a décidé que seul le permis de conduire serait exigé lors des contrôles dans les différents États membres jusqu'au 10 septembre 2015 pour les transports de voyageurs et 10 septembre 2016 pour les transports de marchandises. Ce principe a été réaffirmé lors du comité de suivi du 23 octobre 2014. Le tableau ci-dessous indique les supports du code 95 et les dates d'entrée dans le dispositif.

- Calendriers nationaux pour la mise en œuvre de la formation continue pour les conducteurs qui ont des droits acquis (date limite pour le premier cours)

État membre	Code 95 sur permis ou CQC	Date d'entrée en vigueur
Allemagne	Permis	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
Autriche	Permis	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
Belgique	Permis et CQC pour non résident	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
Bulgarie	CQC	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
Chypre	CQC	Catégorie D et C : 26.1.2012
Croatie	Permis	Catégorie D : 01.07.2020 Catégorie C : 01.07.2021
Danemark	CQC	Catégorie D : 31.12.2013 Catégorie C : 31.12.2014
Espagne	CQC	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
Estonie	Permis ou CQC, au choix	Catégorie D et C : 1.9.2011
Finlande	Permis ou CQC, au choix	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
France	CQC	Catégorie D et C : 10.9.2012
Grèce	Permis	Catégorie D : 09.03.2014 Catégorie C : 10.9.2014
Hongrie	CQC (ou permis pour cas particuliers)	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
Irlande	CQC	Catégorie D : 10.9.2009

		Catégorie C : 10.9.2010
Italie	Permis (dès janvier 2013) ou CQC sans code 95, puis seulement permis pour les italiens et CQC pour non résidents.	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
Lettonie	Permis et CQC pour non résidents	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
Lituanie	Permis et CQC pour non résidents	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
Luxembourg	Permis et CQC pour non résident	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
Malte	Permis	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
<i>Norvège</i>	Permis ou CQC	Catégorie D et C : 2016
Pays-Bas	Permis	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
Pologne	Permis	Catégorie D et C : 12.9.2014
Portugal	CQC	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
République tchèque	Permis et CQC pour non résidents	Catégorie D et C : 1.8.2011
Roumanie	CQC	Catégorie D et C : 2003
Slovénie	Permis ou CQC au choix	Catégorie D : 10.10.2008 Catégorie C : 10.10.2009
Slovaquie	CQC	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014
Suède	CQC	Catégorie D : 10.9.2015 Catégorie C : 10.9.2016
<i>Suisse</i>	CQC	Catégorie D : 01.9.2013 Catégorie C : 01.9.2014
Royaume-Uni	CQC	Catégorie D : 10.9.2013 Catégorie C : 10.9.2014

Sources : Tableau du comité de suivi du 23 octobre 2014

- Suisse

Un conducteur titulaire d'une carte de qualification de conducteur délivrée en Suisse peut exercer une activité de conduite dans un cadre professionnel en France et dans tous les États membres.

La Suisse a en effet adopté un système de formation des conducteurs routiers qui reprend

les dispositions de la directive n°2003/59/CE. Le Conseil fédéral a adopté à cette fin l'Ordonnance réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route du 15 juin 2007, qui est entrée en vigueur entre le 1er janvier 2008 et le 1er septembre 2009.

L'Ordonnance prévoit que tous les conducteurs exerçant en Suisse, y compris ceux domiciliés à l'étranger, doivent passer un examen. L'article 2 édicte que les conducteurs domiciliés à l'étranger doivent être titulaires d'un certificat de capacité suisse pour travailler dans une entreprise établie en Suisse.

Le système de formation est géré par l'ASA (association des services automobiles) dont le site internet (cambus.ch/) expose les modalités pratiques.

- Allemagne

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire français qui suivent une FCO en Allemagne ne peuvent pas recevoir le code 95 qui prouve leur respect aux obligations de formation, car les autorités allemandes ne peuvent pas apposer le code 95 sur le permis français et ne délivrent pas de CQC.

L'Allemagne s'est engagée à délivrer des cartes de qualification aux conducteurs titulaires de permis français ayant suivi leur FCO en Allemagne (formalisé au point 1 d de la déclaration franco-allemande de Sarrebruck du 15 juillet 2013). Dans l'attente de la mise en place du dispositif, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Bade-Wurtemberg proposent soit la délivrance d'un certificat pour les conducteurs ne conduisant que sur leur territoire, soit l'échange de permis pour les conducteurs devant effectuer du transport au-delà de ces 3 régions.

- Italie

Par décret du 6 août 2013, l'Italie a modifié les dates butoirs pour suivre une FCO et retient les dates maximales proposées par la Commission, soit 2015 et 2016 au lieu de 2013 et 2014. Les ayants droits ayant déjà suivi la formation voit la durée de validité de leur code 95 allonger jusqu'au 9 septembre 2020 pour le transport de voyageurs et 9 septembre 2021 pour le transport de marchandises.

Depuis le 19 janvier 2013, le code 95 est apposé sur le permis de conduire italien. Les ressortissants des autres Etats membres reçoivent une CQC.

Les Italiens qui ont déjà suivi la formation et obtenu une CQC recevront le code 95 sur leur permis lors de la prochaine FCO ou sur demande.

- Accord avec des pays tiers

Il n'existe pas d'accord UE-**Maroc** pour la reconnaissance de la formation (Source : Commission 18/8/2014), ni avec la **Turquie** (Source : Commission 18/03/2014).

Monaco n'a pas adopté de système de formation reprenant la directive n°2003/59/CE (Source : contact avec le ministère monégasque le 22/09/2014).

**Ministère de l'Environnement,
de l'Énergie et de la Mer**
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
92055 La Défense Cedex
Tél. 33 (0)1 40 81 21 22

