

## Modification de la formation continue obligatoire des conducteurs en France

### Enjeux et contexte :

La Directive 2003/59/CE prévoit, en plus d'une qualification initiale, une formation continue obligatoire (FCO) tous les 5 ans pour les conducteurs professionnels de camions et de bus. Ces dispositions ont fait l'objet de modifications suite à l'adoption en 2018 d'une nouvelle directive, la Directive 2018/645. Cette directive est en cours de transposition dans les différents pays d'Europe. En France, le décret n° 2021-1482 publié le 14 novembre 2021 précise les modalités de transposition et préfigure une évolution de la FCO. Cette réforme entrera progressivement en vigueur au cours des neuf prochains mois.

En amont, ces textes ont fait l'objet d'une intense concertation à laquelle l'AFT a été associée.

Dans ce contexte, et dans le cadre d'un projet européen co-financé par le programme Erasmus +, intitulé « Evaluating to Improve », qui a pour but d'analyser et d'étudier l'impact et la pertinence de la formation continue obligatoire des conducteurs routiers (marchandises et voyageurs) au niveau européen et national, l'AFT et les partenaires du projet ont mené des entretiens dans le but de recueillir des retours d'expériences sur la FCO auprès de conducteurs, formateurs et chefs d'entreprises.

Plus de 70 entretiens ont ainsi été menés en 2020 parmi les sept pays partenaires impliqués (Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, France, République Tchèque, et Suède).

Cette étude permet ainsi d'éclairer les bénéfices attendus en France de la refonte de la FCO.

### La FCO en France demain

- **Bientôt de nouvelles modalités d'organisation et de déroulement**

Actuellement, la formation continue obligatoire (FCO) des conducteurs professionnels se déroule obligatoirement en trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée la plupart du temps sur cinq jours consécutifs de sept heures, laissant ainsi peu de flexibilité et d'adaptation possibles aux besoins des entreprises et des conducteurs.

La Directive 2018/645, qui stipule que le contenu de formation doit tenir compte des besoins individuels spécifiques de formation des conducteurs engendre, pour la France, une adaptation nécessaire des modalités d'organisation et de déroulement de la formation.

De ce fait, à l'issue d'un processus de concertation mené par le ministère en charge des transports auprès des partenaires sociaux, des organismes de formation, et auquel l'AFT a activement participé, de nouvelles modalités de déroulement de la formation sont précisés :

- Le décret n° 2021-1482 introduit la possibilité de dispenser la FCO de manière fractionnée, par séquence d'une durée minimale de 7 heures chacune. Cette

disposition permet une prise en compte des contraintes d'organisation et de fonctionnement de l'entreprise et des besoins de formation particuliers du conducteur. La FCO ne sera ainsi plus nécessairement dispensée sous la forme d'une session unique de 35 heures.

- Une attestation de suivi qui mentionnera le contenu et la durée de la séquence accomplie sera fournie à l'issue de chaque séquence de FCO par le centre de formation (voie électronique), lorsqu'elle sera dispensée de manière fractionnée. Le modèle et les modalités de délivrance de cette attestation seront fixés par un arrêté du ministère chargé des Transports.
- Outre cette possibilité de fractionnement, le décret donne la possibilité de dispenser la partie pratique de la FCO en situation de travail par des moniteurs d'entreprise ou

bien des formateurs de centres de formations agréés.<sup>1</sup>

- **Le programme de la FCO modifié**

Le programme de la FCO sera modifié afin de répondre aux besoins spécifiques des conducteurs en fonction de leurs activités. Un prochain arrêté spécifiera les modifications apportées au contenu de la formation.

- **Un délai d'anticipation allongé**

Alors que la formation continue obligatoire peut être, actuellement, effectuée par anticipation dans les six mois qui précèdent la date de fin de validité de la précédente, le nouveau décret augmente ce délai à un an d'anticipation.

- **Dématérialisation des demandes de cartes de qualification de conducteur**

Le processus actuel de délivrance des CQC repose sur l'échange de formulaires papier entre les centres de formation et l'Imprimerie nationale.

Le décret prévoit une dématérialisation du processus de demande des cartes de qualification de conducteur. Les cartes devront être sollicitées par les stagiaires ou l'employeur à l'issue de leur formation via une demande adressée par voie électronique à l'Imprimerie nationale et après vérification de la validité du permis de conduire du conducteur concerné<sup>2</sup>.

- **Création d'un certificat de qualification**

L'attestation de formation délivrée actuellement aux conducteurs formés par les centres de formation sera remplacée par un certificat de qualification délivré par voie électronique aux conducteurs formés. Ce certificat sera utilisable, dans certaines conditions, comme preuve de qualification.

### Actuellement, des organisations de la FCO diverses en Europe

La Directive 2003/59/CE fait obligation à tous les conducteurs de véhicules de transport de marchandises (plus de 3,5 tonnes) ou de voyageurs (de plus de 8 places assises, conducteurs non compris), en Europe, d'être titulaires d'une qualification initiale, et fait également obligation de suivre une formation continue (FCO) tous les cinq ans. Néanmoins, la Directive 2003/59/CE, tout comme la Directive 2018/645, laisse aux états membres une grande liberté pour la transposition et l'organisation de la formation continue obligatoire. Ainsi, la transposition de la Directive 2003/59/CE par les membres de l'Union Européenne a conduit à une hétérogénéité des pratiques d'un pays à l'autre et les états membres







ont organisé diversement la FCO<sup>3</sup>. Dans ce contexte, l'étude des systèmes d'organisations de la FCO en Europe, est très instructive, car elle éclaire sur les bénéfices attendus de la réforme de la FCO en France.

<sup>1</sup> Selon modalités AFEST

<sup>2</sup> Le modèle, les conditions et les modalités de demande et de fourniture de cette carte seront fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

<sup>3</sup> Pour plus de détails se référer à l'article : [Qualification et formations obligatoires des conducteurs en Europe](#)

Modèle d'organisation et de contenu pour la Formation Continue Obligatoire en Europe (transposition de la Directive 2003/59/CE)

Pays	Programme	Conduite	Simulateur / e-learning
Allemagne 	Choix pour partie (un module de chacun des trois thèmes + deux autres modules libres)	Pas d'obligation	Simulateur Autorisé Pas de e-learning
Belgique 	Choix pour partie (un des trois thèmes à traiter obligatoirement + autres modules libres)	Au moins 3h sur route ou simulateur	Simulateur autorisé, équivalent à la conduite sur route Pas de e-learning
Danemark 	Choix pour partie (deux jours de modules obligatoires commun + deux jours de modules spécifiques, marchandises ou voyageurs + une journée à choix libre).	Au moins 1h de conduite	Simulateur autorisé (15 min sur simulateur = 45 min sur route) e-learning
Finlande 	Choix pour partie (un module de 7h obligatoire + autres modules libres).	Pas d'obligation	Simulateur autorisé (équivalent à la conduite sur route) e-learning
France 	Programme imposé (couvrant les 3 thèmes de la directive).	Au moins 2h de conduite, dont 30 min max sur simulateur	Simulateur autorisé sur 30 min max Pas de e-learning
République Tchèque 	Choix pour partie (choix parmi 15 modules issus des thèmes de la directive)	Pas d'obligation	Simulateur autorisé Pas de e-learning

En septembre 2018, la nouvelle directive (Directive 2018/645) est venue modifiée et préciser des éléments sur l'organisation, le programme, les modalités de suivi. Notre enquête menée, auprès de 71 personnes de sept pays d'Europe, a porté sur l'organisation actuelle de la FCO, avant la transposition de la Directive 2018/645 dans les pays des Etats membres.

➤ **Quel développement des compétences avec la FCO ?**

De manière générale, les résultats de notre enquête, mettent en évidence deux perceptions opposées de la formation continue obligatoire des conducteurs (FCO) :

- Une partie des conducteurs et chefs d'entreprise interrogés dans les différents pays estiment que la FCO est une formation nécessaire pour mettre à jour ou revoir les connaissances et compétences des conducteurs notamment en termes de réglementations et au sujet des nouvelles technologies.

La formation leur permettrait de rectifier des comportements, de revoir et

d'acquérir des connaissances, notamment en matière de réglementation, d'écoconduite et des nouvelles technologies.

La formation est également l'occasion pour les conducteurs, lorsqu'elle a lieu dans un centre de formation, d'échanger avec leurs pairs au sujet de leurs activités, leurs difficultés, et leurs pratiques.

- A contrario, d'autres conducteurs et employeurs estiment que la FCO n'a pas de valeur ajoutée : « les sujets traités au sein de la formation sont l'affaire quotidienne des conducteurs », ainsi ils n'apprendraient rien de nouveau. Dans les pays comme la France, où le programme est imposé, la formation est perçue comme trop répétitive, contrairement aux pays, tels que le Danemark, qui proposent un programme plus modulaire, avec un choix pour partie des modules suivis par les bénéficiaires.

➤ **Quelle motivation des conducteurs à se former ?**

L'analyse des divers entretiens met en évidence que la motivation des conducteurs à suivre une FCO varie en fonction :

- De l'expérience du conducteur : plus le conducteur a de l'expérience, moins sa motivation à participer à une FCO est élevée. Plus les stagiaires ont suivi de FCO, moins ils sont intéressés. Les conducteurs mettent en avant le manque de nouveauté au sein de la formation et expriment une sensation de répétitions du contenu.
- Des modalités d'organisation de la FCO : en France, où le programme de formation est imposé, la formation est souvent vécue comme contraignante, trop longue et trop théorique. En Finlande, qui autorise et pratique le e-learning, la motivation est plus forte lorsque la formation est effectuée en

- Les formateurs, quant à eux, mettent en avant la nécessité de mettre à jour les connaissances des conducteurs en termes de réglementation, de nouvelles technologies et de techniques de conduite. Cependant, la formation de 35 heures, qui comporte peu de pratique, voire aucune dans certains pays, ne suffirait pas à faire évoluer les habitudes des conducteurs, notamment les comportements au volant.

présentiel que lorsqu'elle est dispensée à distance.

- Des méthodes pédagogiques utilisées : plus la pédagogie est active, plus la pratique est importante, plus les conducteurs sont motivés. Formateurs, comme conducteurs, français en particulier, s'accordent à mettre en avant un besoin de davantage de pratique, garante de meilleurs apprentissages et de motivation.
- On identifie que la motivation des conducteurs est plus forte lorsque la formation est adaptée aux besoins des conducteurs et de l'entreprise comme c'est le cas au Danemark et en Finlande où les formations sont modulaires, avec des choix de modules possibles.

## Le cas de l'Allemagne

### Système actuel en Allemagne (avant transposition de la Directive 2018/645)

Programme	Conduite	E learning	Temps de travail ?
Choix pour partie (un module de chacun des trois thèmes prévus par la Directive 2003/59/CE + deux autres modules libres)  Organisation libre, Il est plutôt d'usage de dispenser 7h par an	Pas d'obligation  Simulateur autorisé, équivalent à la conduite	Non,  <i>Post Directive 2018/645 : possibilité de 12h de e-learning envisagée</i>	Selon les entreprises, la FCO est dispensée ou non pendant le temps de travail. Mais les cours de formation sont particulièrement fréquents le samedi, sur le temps libre des conducteurs.

#### Une problématique particulière liée à la langue

La politique migratoire propre à l'Allemagne engendre des problématiques d'enseignement et d'apprentissage pour les FCO : divers entretiens

avec des employeurs et des formateurs soulignent la difficulté de former des conducteurs qui ne parlent pas la langue nationale suffisamment bien.

#### Une qualité de formation hétérogène...

Le libre choix d'organisation de la formation en Allemagne, notamment entre la formation pratique et théorique, et une pratique qui est facultative, engendrent une hétérogénéité dans l'offre de formation et des disparités au niveau de la qualité de formation dispensée. Il existe, par exemple, des

offres de formations chez des constructeurs (Volvo, Mercedes) plus onéreuses mais qualitatives en termes d'apprentissage de l'écoconduite et des nouvelles technologies, et à l'opposé des offres de formation à bas coût n'offrant pas le même niveau de qualité, parfois sans aucune pratique.

#### ... qui altère la motivation des conducteurs

De nombreux conducteurs et employeurs connaissent des situations où les certificats sont délivrés après le visionnage de vidéos et sans pratique. Cette situation frustre et réduit la motivation de ceux qui souhaitent une formation pertinente et efficace.

réglementation en Allemagne le permet, ce qui entrave son temps libre et son repos.

Le manque de motivation à suivre la FCO des conducteurs en Allemagne est également dû au fait que la formation a souvent lieu le samedi, sur le temps personnel du salarié, comme la

Les conducteurs allemands qui ont montré une motivation à suivre la FCO sont souvent des conducteurs qui ont eu une partie pratique lors de la FCO et qui sont encouragés et soutenus par leurs employeurs : objectifs de formations coconstruits, suivi post formation, évaluation en entreprises des acquis d'apprentissage.

### ➤ Quelles différences de besoins en formation chez les conducteurs ?

En termes de besoins en formation, des différences notables ont été mise en évidence :

- Les besoins en formations diffèrent selon les secteurs d'activité. Les conducteurs de véhicules de transport de voyageurs, tout comme les formateurs et employeurs, ont mis l'accent sur la nécessité d'approfondir les connaissances et compétences des conducteurs en gestion de conflits ou encore au niveau de la communication en fonction des passagers (enfants, personnes à mobilité réduite...).
- Ex : Certains estiment que les conducteurs de bus scolaires auraient besoin de disposer de davantage de compétences en matière de communication pour s'adapter aux jeunes passagers (enfants) mais aussi à leurs parents.
- Les conducteurs de véhicules de transport de marchandises expriment des besoins différents en fonction de leur activité et du type de marchandises transportées. Ainsi,

alors que l'écoconduite est perçue comme pertinente par la majorité des conducteurs, les conducteurs ayant des activités spécifiques, tels que les conducteurs de convois exceptionnels, ne peuvent pas appliquer toutes les techniques apprises pour réduire leur consommation, du fait par exemple des contraintes qu'ils rencontrent au niveau des infrastructures routières et des ouvrages d'art.

- Les conducteurs régionaux, nationaux et internationaux n'expriment pas les mêmes besoins. Ceux effectuant uniquement des trajets régionaux et nationaux n'éprouvent pas le besoin de revoir certains aspects de la réglementation sociale européenne, contrairement aux conducteurs de transports internationaux.

### ➤ Dans quelle mesure les conducteurs peuvent-ils mettre en application la formation dans leur travail ?

De manière globale, les conducteurs n'ont pas exprimé de difficultés à mettre en application les connaissances acquises/revues au cours de la formation continue obligatoire puisque le contenu de la FCO est déjà connu et appliqué des conducteurs à la suite de leur formation initiale (FIMO) ; la FCO n'est qu'une mise à jour/révision des connaissances.

Quelques difficultés de mise en œuvre sont cependant soulignées :

#### Il y aurait un écart entre la théorie et la pratique :

- Le thème/module (variable en fonction des pays) concernant la santé et l'hygiène de vie des conducteurs est parfois complexe à traiter. L'exemple de l'alimentation saine l'illustre : elle semble difficile à appliquer par certains conducteurs routiers de transport de marchandises en raison de leurs conditions de travail (manque

d'infrastructures, contraintes de temps, horaires de travail décalés...).

- La formation se fait l'écho d'un travail prescrit qui diffère parfois du travail réel. L'application des règles de conduite économique est ainsi mise à mal par les délais de livraison, la pression du temps, les aléas de la route...
- Les formateurs, parfois éloignés de la réalité terrain des entreprises, ne sont pas toujours en mesure de s'adapter aux contraintes des conducteurs.

**Le matériel mis à disposition lors de la formation n'est pas toujours adapté** aux besoins des conducteurs : matériel obsolète en comparaison de celui utilisé en entreprise, véhicules écoles de taille

différente des véhicules utilisés quotidiennement, etc.

Les employeurs expriment de manière globale **une difficulté à évaluer les bénéfices de la formation**, car ils ont peu de retour concernant le déroulement de la formation. En parallèle, certains conducteurs déplorent le manque d'implication de leur employeur dans leur formation, notamment en termes de suivi et de partage des objectifs d'apprentissage.

### ➤ Quels enseignements en tirer ?

Ces constats permettent ainsi de suggérer des améliorations pour la FCO :

-**La formation se doit d'être plus flexible** afin qu'elle puisse s'ajuster aux besoins spécifiques des conducteurs et de leurs activités. La flexibilité de la formation et du contenu permettrait d'éviter aux conducteurs de suivre des modules/thèmes pour lesquels ils ne se sentent pas concernés et ainsi permettre d'accroître leur motivation.

-Les pays qui ont recours au système de **formations modulaires** (à choix pour partie), obtiennent de meilleurs résultats en termes de motivation, de concentration et de satisfaction de la part de leurs conducteurs.

Compte tenu de ces suggestions d'amélioration mises en avant par l'étude européenne, **la réforme de la FCO en cours en France devrait répondre :**

- **Aux besoins de flexibilité** de la formation puisque celle-ci pourra être organisée en séquence modulable de 7h.
- **Aux besoins des entreprises**, en proposant des séquences de formation au choix pour répondre au plus près des besoins spécifiques des conducteurs et entreprises.

Si les employeurs constatent une mise en application du contenu de la formation lors des premiers mois suivant la formation, ils déplorent que la majorité des conducteurs reprennent, par la suite, leurs anciennes habitudes.

Enfin, les conducteurs disent avoir plus de facilités à mettre en œuvre les connaissances revues/acquises lorsque la formation a lieu au sein de l'entreprise avec leurs équipements et matériel quotidien. La formation serait ainsi plus adaptée aux besoins des stagiaires.

-**La pédagogie active**, la pratique, sont vivement souhaitées.

-**L'utilisation des équipements quotidiens** du conducteur permettrait un meilleur apprentissage.

- Formateurs et conducteurs suggèrent la **possibilité de faire intervenir au sein des formations des intervenants extérieurs** spécialisés (policier, psychologue, infirmier, constructeur...).

- **Aux besoins des conducteurs** avec la possibilité de mettre en place la pratique en situation de travail. En utilisant les outils, véhicules quotidiens des conducteurs, le formateur pourra davantage s'adapter aux besoins spécifiques de chaque conducteur et pourra faire face aux contraintes terrains réelles du conducteur. Cela favorisera ainsi la mise en application du contenu de la formation.