

Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route ⁽¹⁾

(2003/C 20 E/24)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(2002) 541 final — 2001/0033(COD)

(Présentée par la Commission le 26 septembre 2002 conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE)

(Les modifications correspondent au texte souligné ou barré)

EXPOSÉ DES MOTIFS

A. PRINCIPES

1. En février 2001, la Commission a présenté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route [COM(2001) 56 final — 2001/0033(COD)] en vue de son adoption par la procédure de codécision prévue à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne.
2. Le 17 janvier 2002, le Parlement européen a adopté une série d'amendements en première lecture. La Commission a alors fait connaître sa position sur chacun de ces amendements, en indiquant ceux qu'elle pouvait accepter tels quels, ceux qu'elle pouvait accepter en substance et/ou avec des modifications rédactionnelles, ceux qu'elle pouvait accepter en partie et ceux qui étaient inacceptables.
3. Sur la base de ce qui précède, la Commission a élaboré la présente proposition modifiée.
4. La Commission a apporté trois types de modifications justifiées par les raisons exposées ci-dessous.

Premièrement, un certain nombre de nouvelles dispositions ont été acceptées sans modifications après la première lecture faite par le Parlement européen. Elles sont destinées à améliorer les définitions techniques ou à équilibrer et à clarifier le texte et à mieux préciser certains points de la proposition.

Deuxièmement, la Commission a accepté certains amendements en substance, en y apportant des modifications rédactionnelles mineures, notamment pour améliorer la cohérence avec d'autres parties de la proposition ou pour définir plus précisément certaines conditions, limites ou exceptions.

Troisièmement, la Commission a repris certaines parties d'amendements de la première lecture lorsqu'elle les a jugées compatibles avec l'objectif de la proposition et lorsque ces parties apportaient une valeur ajoutée, alors que cela n'était pas le cas pour l'amendement dans sa totalité.

B. OBSERVATIONS À PROPOS DES AMENDEMENTS ACCEPTÉS

Articles

Article 1

L'amendement 1 rajoute les conducteurs en provenance de pays tiers et est une rédaction plus claire des articles 1 et 2 combinés.

Article 3

L'amendement 3 a été repris en partie, pour éliminer la limitation de parcours dans un rayon de 50 kilomètres, qui est effectivement difficilement contrôlable.

(¹) JO C 154 E du 29.5.2001, p. 258.

L'article 4

Cet article a été reformulé à la lumière de l'amendement 4. Il est utile de prévoir qu'un conducteur qui suit une formation professionnelle puisse déjà conduire un véhicule avant d'avoir obtenu un certificat d'aptitude professionnel. Toutefois, cette exemption doit être limitée dans l'espace (territoire de l'État membre concerné) et dans le temps (formation d'une durée minimale de 6 mois et d'une durée maximale de 3 ans).

Article 6, paragraphe 3

L'amendement 6 a) est une clarification utile. La liberté d'articuler les formations menant au permis de conduire et les formations prévues dans le cadre de cette proposition permettra une mise en œuvre plus ciblée selon les besoins locaux et/ou individuels. L'amendement 6 b) a été accepté dans son esprit, mais en le reformulant «a contrario», en excluant tout double emploi entre les formations menant au permis de conduire et les formations prévues dans le cadre de cette proposition.

Article 6, paragraphe 5

L'amendement 7 comble une lacune de la proposition initiale et est en ligne avec la structure et les objectifs de cet article.

Article 7, paragraphes 1 et 2

Les amendements 8 et 9 précisent qu'il faut effectivement avoir passé l'examen prévu. Il s'agit donc d'une précision utile dans la ligne de la proposition de la Commission.

Article 8, paragraphe 2 (nouveau)

L'amendement 11 permet plus de flexibilité dans la mise en place de la formation continue, tout en préservant une durée minimale d'une journée de formation et permet donc d'éviter des formations de trop courte durée, avec un impact pédagogique limité.

Article 8, paragraphe 3

L'amendement 12 est une précision utile dans le sens de la proposition de la Commission.

Article 9, paragraphe 2 (nouveau)

L'amendement 14 précise le lieu de la formation pour les conducteurs en provenance de pays tiers qui n'ont pas la résidence normale dans un État membre. Cet amendement est donc la conséquence directe de l'amendement 1 qui a étendu le champ d'application de la présente proposition de la Commission.

Article 9, paragraphe 3

L'amendement 15 comble une lacune de la proposition initiale et est en ligne avec les objectifs de la présente proposition.

Article 13 (nouveau)

L'amendement 43 prévoit une évaluation trois ans après l'entrée en vigueur de la présente directive proposée par la Commission. La Commission peut accepter une telle évaluation en principe car l'amendement ne présente pas de clauses qui préemptent le droit d'initiative de la Commission. Il semble effectivement utile d'évaluer la mise en œuvre de la présente directive, afin de déterminer si le niveau d'harmonisation communautaire a permis d'atteindre les objectifs visés par la Commission. L'amendement a été reformulé notamment en reculant la date prévue pour cette évaluation.

AnnexeAnnexe, section 1

La section 1, programme de formation, de l'annexe de la proposition de la Commission a été reformulée en suivant le modèle des amendements 16, 17 et 18. La structure qui a été proposé par le Parlement européen est plus clair: une distinction nette a été introduit entre transports de marchandises et transports de voyageurs et des objectifs ont été formulés pour chaque point de cette section. En même temps, la section 1 a été reformulée à la lumière de l'amendement 6, afin d'éviter tout double emploi avec la formation menant à l'obtention du permis de conduire.

Annexe, section 4

L'introduction d'une instance indépendante responsable pour les examens est justifiée et est un rajout utile qui va dans le sens de la proposition de la Commission.

Annexe, section 5

L'amendement 24 respecte la proposition initiale de la Commission, tout en introduisant un peu plus de flexibilité en ce qui concerne l'expérience préalable des instructeurs. Il s'est avéré que notamment une expérience de 5 ans comme conducteur professionnel aurait créée des difficultés de recrutement d'instructeurs.

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL
DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 76/914/CEE du Conseil, du 16 décembre 1976 concernant le niveau minimal de la formation de certains conducteurs de véhicules de transport par route⁽¹⁾ et le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route⁽²⁾ ont permis d'accomplir des progrès en matière d'harmonisation des règles relatives à la formation professionnelle.
- (2) Des divergences subsistent toutefois entre les législations des États membres, qui exigent une harmonisation plus poussée en cette matière afin de contribuer à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services et relatives à la politique commune des transports.
- (3) Aux sens du règlement (CEE) n° 3820/85 la formation professionnelle obligatoire s'applique à ce jour seulement à une minorité des conducteurs professionnels. La majo-

rité des conducteurs professionnels exercent leur métier sur la seule base du permis de conduire.

- (4) Une formation professionnelle initiale complète, adaptée aux contraintes du secteur du transport routier aujourd'hui, prévue par la directive 76/914/CEE et par le règlement (CEE) n° 3820/85 reste le standard de référence à atteindre à long terme. Dans cette perspective, les avantages accordés aux détenteurs de cette formation pour avoir accès à certaines catégories de véhicules à un âge plus jeune doivent être renforcés.
- (5) L'imposition d'un standard aussi élevé à tout nouveau conducteur est susceptible, toutefois, dans un premier temps, de créer des distorsions du marché de travail. Il est donc opportun de prévoir une formation initiale minimum permettant d'imposer une formation réduite mais adéquate et effective à tous les nouveaux conducteurs sans tenir compte de leur âge ou de la catégorie de véhicule conduite.
- (6) La formation professionnelle obligatoire doit insister, selon une approche méthodique, sur les règles de sécurité à respecter pendant la conduite et à l'arrêt. Le développement de la conduite défensive – anticipation des dangers, prise en compte des autres usagers de la route – qui va de pair avec la rationalisation de la consommation de carburant, auront des effets positifs aussi bien pour la société que pour le secteur des transports lui-même. La formation professionnelle obligatoire doit renforcer l'application des réglementations du transport, de la circulation et du travail, tels que les règles relatives à la durée minimale des repos et la durée maximale de conduite et du travail. La formation professionnelle doit finalement s'ouvrir à des notions essentielles et importantes pour les conducteurs professionnels telles que la santé, la sécurité, le service et des notions de logistique. Il convient d'associer les entreprises et les secteurs à la mise en place et à la réalisation de ce programme de formation.

⁽¹⁾ JO L 357 du 29.12.1976, p. 36.

⁽²⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

- (7) Les conducteurs professionnels qui exercent déjà leur métier avant l'entrée en vigueur de la présente directive doivent garder leurs droits acquis. Une formation continue doit être prévue pour leur permettre, en particulier, comme pour les nouveaux conducteurs par la suite, d'actualiser leurs connaissances et de parfaire leur pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle.
- (8) La présente directive s'applique sans préjudice de la directive 91/439/CEE du Conseil relative au permis de conduire ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2000/56/CE de la Commission ⁽²⁾, de la directive 94/55/CE du Conseil, relative au transport des marchandises dangereuses par route ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2000/61/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ et de la directive 96/26/CE du Conseil, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ⁽⁵⁾, modifiée par la directive 98/76/CE du Conseil ⁽⁶⁾.
- (9) Afin de ne pas porter atteinte à la compétence des partenaires sociaux de stipuler, notamment dans le cadre de conventions collectives de travail, des dispositions plus favorables aux travailleurs, l'annexe de la présente directive fixe des exigences minimales pour la formation professionnelle.
- (10) Les mesures nécessaires pour l'adaptation au progrès technique de l'annexe de la présente directive étant des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁷⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision.
- (11) Il y a lieu de modifier les annexes I et I bis de la directive 91/439/CEE du Conseil afin d'y ajouter les codes correspondant à la formation obligatoire suivie.
- (12) La directive 76/914/CE doit être abrogée,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Champ d'application

La présente directive s'applique à l'exercice, dans l'UE, de la profession de conducteur par route est régi par les dispositions que les États membres adoptent conformément aux règles communes de la présente directive:

- a) des ressortissants d'un État membre,
- b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés légalement par une entreprise établie dans un État membre,

⁽¹⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 237 du 21.9.2000, p. 45.

⁽³⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 7.

⁽⁴⁾ JO L 279 du 1.11.2000, p. 40.

⁽⁵⁾ JO L 124 du 23.5.1996, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 277 du 14.10.1998, p. 17.

⁽⁷⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ci-après dénommés «conducteurs», effectuant des transports par route à l'intérieur de la Communauté, sur des routes ouvertes à l'usage public, au moyen de:

- véhicules pour lesquels est indispensable un permis de conduire d'une des catégories C1, C1+E, C, C+E, telles que définies par la directive 91/439/CEE, ou un permis reconnu comme équivalent,
- véhicules pour lesquels est indispensable un permis de conduire d'une des catégories D1, D1+E, D, D+E, telles que définies par la directive 91/439/CEE, ou un permis reconnu comme équivalent.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «Conducteur professionnel de marchandises par route», le conducteur qui effectue du transport de marchandises contre rémunération
- b) «conducteur professionnel de voyageurs par route», le conducteur qui effectue du transport de voyageurs contre rémunération
- c) «catégories de permis de conduire C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE», les catégories définies par la directive 91/439/CEE
- d) «résidence normale», la résidence telle que définie à l'article 9 de la directive 91/439/CEE

Article 3

Exemptions

1. La présente directive ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:
 - a) Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure;
 - b) Véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
 - c) Véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
 - d) Véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés;

e) Véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier du conducteur, ~~dans un rayon de 50 kilomètres autour de leur point d'attache habituel~~, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur et que la dérogation ne porte pas atteinte aux objectifs poursuivis par la présente directive. Les États membres peuvent soumettre cette dérogation à l'obtention d'une autorisation individuelle.

2. Les dispositions de la présente directive fixant des exigences communes à celles fixées par la directive 96/26/CE ne s'appliquent pas aux candidats à la formation initiale qui à la date d'entrée en vigueur de la présente directive ont déjà satisfait aux exigences de la directive 96/26/CE.

Article 4

Obligation de formation

L'exercice de la profession de conducteur de marchandises ou de voyageurs par route est subordonné à la réussite de l'examen final sanctionnant les formations initiales et à l'assistance au respect des dispositions relatives à la formation continue telles que prévues par insérées dans la présente directive.

Toutefois, un État membre peut autoriser le conducteur à conduire sur son territoire avant d'avoir réussi l'examen final sanctionnant la formation initiale, pendant la période, allant de six mois au minimum à trois ans au maximum, dans laquelle il est engagé dans le cadre d'une formation en alternance. Dans le cadre de cette formation en alternance, l'examen susvisé, peut être effectué par étapes.

La réussite de ces formations est consacrée par la délivrance du brevet, du certificat ou de l'attestation, sur base desquels, les autorités compétentes apposent le code communautaire correspondant à la formation suivie sur le permis de conduire.

Article 5

Droits acquis

Les conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route en fonction au moment de l'entrée en vigueur de la présente directive ou ayant exercé leur fonction pendant trois ans dans les cinq ans précédant l'entrée en vigueur de la présente directive sont exemptés de l'obligation de suivre une formation initiale sans préjudice des dispositions communautaires et nationales relatives aux âges minimum et aux catégories de permis de conduire.

Article 6

Formation initiale

1. Toute personne accédant à la profession de conducteur professionnel de marchandises ou de voyageurs par route après l'entrée en vigueur de la présente directive, doit suivre une formation professionnelle initiale telle que définie à l'annexe de la présente directive.

2. La formation professionnelle initiale consiste soit en une formation initiale complète, soit en une formation initiale minimum, dépendant directement de l'âge minimum et des catégories de véhicules conduits. Ces deux formations initiales, qui sont définies à l'annexe de la présente directive, ne diffèrent que dans la durée de la formation et par le degré de détail des connaissances enseignées.

3. ~~Pour avoir accès à la formation initiale, le candidat doit être titulaire du permis de conduire en question. Toutefois, l'accès à la formation initiale complète, dispensée dans le cadre d'une formation professionnelle à des jeunes de moins de 18 ans, ne nécessite pas une acquisition préalable du permis de conduire en question. La formation initiale peut être conçue comme partie intégrante d'une formation professionnelle qui permet directement l'acquisition du permis de conduire, sans qu'il y ait double emploi entre les formations menant à l'acquisition du permis de conduire et la formation professionnelle.~~

4. Le conducteur professionnel de marchandises par route peut exercer sa profession:

- a) À partir de l'âge de 18 ans:
 - i) Sur un véhicule des catégories C et CE à condition d'avoir suivi une formation initiale complète
 - ii) Sur un véhicule des catégories C1 et C1E à condition d'avoir suivi une formation initiale minimum
- b) À partir de l'âge de 21 ans sur un véhicule des catégories C et CE, à condition d'avoir suivi une formation initiale minimum

5. Le conducteur professionnel de voyageurs par route peut exercer sa profession:

- a) À partir de l'âge de 18 ans:
 - i) Sur un véhicule des catégories D et DE affecté aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres, à condition d'avoir suivi une formation initiale complète
 - ii) Sur un véhicule des catégories D1 et D1E, à condition d'avoir suivi une formation initiale complète
- b) À partir de l'âge de 21 ans:
 - i) Sur un véhicule des catégories D et DE, à condition d'avoir suivi une formation initiale complète
 - ii) Sur un véhicule des catégories D et DE affecté, sur un parcours de ligne ne dépassant pas 50 kilomètres, à des services réguliers de transports de voyageurs et à condition d'avoir suivi une formation initiale minimum
 - iii) Sur un véhicule des catégories D1 et D1E, à condition d'avoir suivi une formation initiale minimum

c) À partir de l'âge de 24 ans sur un véhicule des catégories D et DE, à condition d'avoir suivi une formation initiale minimum

6. Les conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route ayant suivi une formation initiale complète pour l'une des catégories prévues aux paragraphes 4 et 5 sont dispensés de suivre une formation initiale pour une autre des catégories de véhicules prévues aux dits paragraphes.

Les conducteurs professionnels de marchandises qui élargissent ou changent leurs activités pour effectuer du transport de voyageurs, ou inversement, ne doivent plus refaire les parties communes aux formations prévues.

Article 7

Contrôle des connaissances

1. Le tronc commun pour la formation initiale minimum est sanctionné par un examen final d'aptitude professionnelle. Après avoir subi avec succès cet examen, le candidat à la profession de conducteur professionnel suit la formation spécifique dans une entreprise ou centre de formation agréé. À l'issue des deux parties de la formation, tronc commun et formation spécifique, un brevet de formation initiale minimum est délivré au conducteur.

2. Le tronc commun pour la formation initiale complète est sanctionné par un examen final d'aptitude professionnelle. Après avoir subi avec succès cet examen, le candidat à la profession de conducteur professionnel suit la formation spécifique dans une entreprise ou centre de formation agréé. À l'issue des deux parties de la formation, tronc commun et formation spécifique, un certificat d'aptitude professionnelle est délivré au conducteur.

Article 8

Formation continue

1. La formation continue consiste en une formation permettant aux personnes exerçant déjà la profession de conducteur à la date d'entrée en vigueur de la présente directive, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction, en mettant un accent spécifique sur la sécurité routière et la rationalisation de la consommation de carburant.

~~2. La formation continue est dispensée sur une période groupée. La durée de la formation continue est de trente-cinq heures tous les cinq ans. Le programme en est fixé de manière à ce qu'une session ait une durée minimale de sept heures.~~

~~3. 2. Les conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route suivent la formation continue définie à l'annexe de la présente directive. La formation continue est orientée en fonction du profil de ce que l'on exige du conducteur professionnel sur base d'un entretien d'évaluation. Elle vise à approfondir et réviser certains points traités dans le cadre du programme de formation initiale, identifiés lors de l'entretien d'évaluation, de même que les aspects sectoriels.~~

4. À l'issue de la formation une attestation de formation continue est délivré au conducteur.

5. Les conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route en fonction au moment de l'entrée en vigueur de la présente directive ou ayant exercé leur fonction pendant trois ans, dans les cinq ans précédant l'entrée en vigueur de la présente directive, suivent la formation continue lors du premier renouvellement du permis de conduire et en tout cas, au plus tard, dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 9

Lieu de la formation et validité des documents attestant la formation

1. Les conducteurs professionnels suivent les formations professionnelles initiale et continue dans l'État membre où ils ont leur résidence normale ou dans lequel ils peuvent fournir la preuve de leur qualité d'étudiant pendant une période d'au moins six mois.

2. Les conducteurs issus de pays tiers qui travaillent pour une entreprise établie dans un ou plusieurs États membres et qui n'ont pas leur résidence normale dans la Communauté, au sens du paragraphe 1, suivent les formations requises dans un seul État membre, où l'entreprise qui les emploie a son siège.

3. Le brevet de formation initiale minimum, le certificat d'aptitude professionnelle et l'attestation de formation continue, sont reconnus par tous les États membres. La validité de l'attestation de formation continue ne peut dépasser cinq ans. En cas de changement d'entreprise, la formation continue déjà prestée doit être prise en compte.

4. Les certificats, brevets et attestations délivrés par les États membres sur la base des dispositions nationales existantes jusqu'à la date de mise en application de la présente directive, sont reconnus comme certificats d'aptitude professionnelle brevets et attestations de formation au sens de la présente directive.

Article 10

Codes communautaires

À la liste des codes communautaires harmonisés fixée dans les annexes I et I bis de la directive 91/439/CEE les codes suivants sont ajoutés:

- 95. Titulaire du brevet de formation initiale minimum.
- 96. Titulaire du certificat d'aptitude professionnelle.
- 97. Titulaire de l'attestation de formation continue.

*Article 11***Adaptation au progrès scientifique et technique**

Les amendements nécessaires pour adapter l'annexe au progrès scientifique et technique sont adoptés selon la procédure prévue à l'article 12.

*Article 12***Comité**

1. La Commission est assistée par le «comité pour le permis de conduire» institué par l'article 7 ter de la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 paragraphe 3 et de l'article 8 de celle-ci.

3. La période prévue à l'article 5 paragraphe 6 de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

*Article 12 bis***Rapport**

Huit ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions, un rapport comportant une première évaluation de la mise en œuvre de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale prévus à l'article 3. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, des propositions appropriées.

*Article 13***Mise en application**

Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

*Article 14***Abrogation**

La directive 76/914/CEE est abrogée à partir du 1^{er} janvier 2004.

*Article 15***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 16***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE

EXIGENCES MINIMALES POUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE

SECTION 1 — PROGRAMME DE FORMATION

1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécuritéTous les permis

- 1.1. objectif: connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation

courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse;

- 1.2. objectif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements

spécificités du circuit de freinage oléo-pneumatique, limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance;

- 1.3. objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant

optimalisation de la consommation de carburant à travers l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2 susmentionnés;

Permis C, C+E, C1, C1+E

- 1.4. objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume utile, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;

principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calages et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage;

Permis D, D+E, D1, D1+E

- 1.5. objectif: pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers

étalonnage des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, spécificités du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants);

- 1.6. objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité;

2. Application des réglementationsTous les permis

- 2.1. objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation

durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements (CEE) n° 3820/85 et n° 3821/85; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du chronotachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue;

Permis C, C+E, C1, C1+E

2.2. objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises

titres d'exploitation transport, obligations des contrats-types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations de la CMR, rédaction de la Lettre de Voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise;

Permis D, D+E, D1, D1+E

2.3. objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs

transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule;

3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistiqueTous les permis

3.1. objectif: être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail

typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles, financières;

3.2. objectif: être capable de prévenir le trafic de clandestins

trafic de clandestins et immigration illégale: information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, check-list des vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs;

3.3. objectif: être capable de prévenir les risques physiques

principes ergonomiques: gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles;

3.4. objectif: être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale

principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle de base activité/repos;

3.5. objectif: être apte à évaluer des situations d'urgence

comportement en situation d'urgence: évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et application des premiers soins, réaction en cas d'incendie, évacuation des occupants du poids-lourd/des passagers du bus, garantir la sécurité de tous les passagers, réactions en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable;

3.6. objectif: pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise de service

attitudes du conducteur et image de marque: importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier;

Permis C, C+E, C1, C1+E

3.7. connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché

transports routiers par rapport aux modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.);

Permis D, D+E, D1, D1+E

3.8. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché

transports routiers de voyageurs par rapport aux différents modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.

SECTION 2 — STRUCTURE DE LA FORMATION INITIALE

La formation professionnelle initiale est composée de deux parties: un tronc commun pour tous les conducteurs professionnels, avec une modulation différente pour les transports de marchandises ou de voyageurs, et une formation spécifique dispensée au sein d'une entreprise du secteur où travaillera le conducteur professionnel ou dans un centre de formation agréé.

Le tronc commun doit viser notamment le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité, l'application de l'ensemble des réglementations du transport, de la circulation et du travail, et les notions de santé, sécurité, service et de logistique, tel que défini à l'annexe de la présente directive.

La formation spécifique doit permettre une application concrète de l'outil pédagogique de la formation identique dans l'environnement direct de travail du conducteur professionnel. Cette formation traite des mêmes sujets enseignés lors du tronc commun, mais appliqués aux spécificités de l'entreprise ou du secteur en question. De cette manière, le nouveau conducteur professionnel fera une partie de sa formation sur le type de véhicule qu'il utilisera par après; il apprendra la réglementation spécifique, les contrats et documents spécifiques; il connaîtra les chaînes logistiques spécifiques. Cette formation spécifique assurera donc l'implication des entreprises du secteur concerné dans la formation initiale des conducteurs professionnels.

SECTION 3 — DURÉE DE FORMATION

La durée de la formation professionnelle initiale minimum est de 140 heures pour le tronc commun et de 70 heures pour la formation spécifique.

La durée de la formation professionnelle initiale complète est de 420 heures pour le tronc commun et de 210 heures pour la formation spécifique.

Dans chacune des formations initiales, au minimum 30 % du temps disponible sera réservé à chacun des points 1.1, 1.2 et 1.3, le restant étant distribué selon le profil du conducteur concerné

Au minimum la moitié de la formation initiale vouée au point 1.1 sera effectuée en conduite réelle, dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant aux critères des véhicules d'examen tels que définis par la directive 91/439/CEE. Considérant la possibilité que plusieurs personnes participent en même temps à la conduite réelle dans un seul et même véhicule, il convient de spécifier que chaque conducteur doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle.

La durée de la formation professionnelle continue est de 35 heures tous les cinq ans. La formation est orientée en fonction du profil du conducteur concerné.

SECTION 4 — CONTRÔLE DES CONNAISSANCES

La formation professionnelle initiale minimum est clôturée par un examen d'aptitude professionnelle fondé sur les connaissances acquises lors de cette formation. Cet examen est organisé par une instance indépendante de celle qui est responsable de la formation. Cet examen doit permettre de vérifier l'acquisition des points principaux de cette formation par les participants.

Seuls les conducteurs qui obtiennent une note suffisante à l'examen d'aptitude professionnelle se verront délivrer un document de formation initiale minimum attestant que le tronc commun et la partie spécifique de la formation ont été intégralement suivis.

La formation professionnelle initiale complète est clôturée par un examen d'aptitude professionnelle, fondé sur les connaissances acquises lors de cette formation. Chacun des points essentiels abordés doit être examiné, avec au minimum une question par paragraphe des points 1.1, 1.2 et 1.3. Cet examen est organisé par une instance indépendante de celle qui est responsable de la formation.

Seuls les conducteurs qui obtiennent une note suffisante à l'examen d'aptitude professionnelle se verront délivrer un document de formation initiale minimum attestant que le tronc commun et la partie spécifique de la formation ont été intégralement suivis.

SECTION 5 — AGRÈMENT DE LA FORMATION

- 5.1. Les cours de formation concernant le tronc commun de la formation initiale et concernant la formation continue doivent être agréés par l'autorité compétente. Cet agrément ne doit être accordé que sur demande écrite. La demande d'agrément doit être accompagnée des documents suivants:
- 5.1.1. un programme de formation détaillé précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
 - 5.1.2. les qualifications et domaines d'activité des enseignants;
 - 5.1.3. des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisé;
 - 5.1.4. les conditions de participation aux cours (le nombre de participants)
- 5.2. L'autorité compétente doit accorder l'agrément par écrit et sous réserve des conditions suivantes:
- 5.2.1. la formation doit être dispensée conformément aux documents accompagnant la demande;
 - 5.2.2. l'autorité compétente se réserve le droit d'envoyer des personnes autorisées assister aux cours de formation et aux examens;
 - 5.2.3. l'autorité compétente doit être informée en temps voulu des dates et lieux de chaque cours de formation;
 - 5.2.4. l'agrément peut être retiré si les conditions d'agrément ne sont pas satisfaites.

L'organisme de formation doit garantir que les instructeurs connaissent bien et prennent en compte les derniers développements dans les réglementations et dans les prescriptions de formation relatives à la formation professionnelle. Ils doivent ~~avoir 5 ans d'expérience~~ attester, dans le cadre d'une procédure de sélection spécifique, de connaissances didactiques et pédagogiques ainsi que d'un niveau approprié de capacité et d'expérience de la conduite du véhicule concerné. Ils doivent posséder une expérience en tant que conducteur professionnel ~~et avoir accompli une formation initiale complète et une formation continue eux-mêmes et doivent avoir des connaissances didactiques et pédagogiques.~~ Le programme d'enseignement doit être établi conformément à l'agrément, sur la base des sujets visés dans les points 1.1, 1.2 et 1.3.
