



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
Initiale	2016	
Actualisée	2025	Actualisation de la version initiale

Rédacteur

DGITM

Sous-direction du droit social dans les transports terrestres

Bureau du droit social dans les transports routiers (TS1)

Relecteur

Groupe de travail du réseau des référents FIMO/FCO en DREAL

Référence(s) intranet

<https://docs.numerique.gouv.fr/docs/e472649b-b38a-4171-9b15-e6a14890443a/>

SOMMAIRE

01	TEXTES EN VIGUEUR.....	4
02	LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2022/2561.....	5
	I. QUEL EST LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE, QUELS CONDUCTEURS SONT SOUMIS AUX OBLIGATIONS DE QUALIFICATION INITIALE ET DE FORMATION CONTINUE ?.....	5
	II. QUELLES SONT LES EXEMPTIONS AUX OBLIGATIONS DE FORMATION ET LEURS RÈGLES D'APPLICATION ?.....	6
03	LA RÉALISATION DES FORMATIONS.....	14
	I. QU'EST-CE QU'UNE FORMATION INITIALE LONGUE ?.....	14
	II. QU'EST-CE QU'UNE FIMO ?.....	14
	III. A QUEL ÂGE PEUT-ON SUIVRE UNE FIMO ?.....	15
	IV. PEUT-ON RASSEMBLER DES FIMO ET DES FORMATIONS LONGUES DE TITRES PROFESSIONNELS ?.....	18
	V. QU'EST-CE QU'UNE FORMATION PASSERELLE ?.....	18
	VI. QU'EST-CE QU'UNE FCO ?.....	19
	01) CONDITIONS D'INSCRIPTION.....	19
	02) ORGANISATION.....	20
	VII. QUELLE EST LA DURÉE DE LA JOURNÉE DE FORMATION ?.....	21
	VIII. QUELLES RÈGLES SONT APPLIQUÉES QUAND IL Y A MOINS DE QUATRE STAGIAIRES DANS UN VÉHICULE ?	22
	IX. COMMENT SONT VALIDÉES LES FORMATIONS ?.....	22
	01) FIMO ET PASSERELLE.....	22
	02) FCO.....	23
	X. PEUT-ON AVOIR RECOURS À L'INTERPRÉTARIAT ?.....	23
	01) FIMO ET PASSERELLE.....	23
	02) FCO.....	23
	XI. QUEL EST LE CONTENU DU PROGRAMME ?.....	23
	XII. LE PROGRAMME PEUT-IL ÊTRE ADAPTÉ PAR UN ACCORD COLLECTIF DE BRANCHE ?.....	24
	XIII. EXISTE-T-IL UNE FORMATION SPÉCIFIQUE POUR LES CONDUCTEURS TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE DES CATÉGORIES C1, C1E, D1 ET D1E ?.....	25
	XIV. LE PROGRAMME INTÈGRE-T-IL UN POINT TRAITANT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ?.....	25
	XV. LES CFA PEUVENT-ILS UTILISER UN SIMULATEUR DE CONDUITE ?.....	26
	XVI. LES CFA PEUVENT-ILS ENSEIGNER LES FIMO-PASSERELLE-FCO VIA LES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION ?.....	27
	XVII. LES CFA PEUVENT-ILS ENSEIGNER LES FIMO-PASSERELLE-FCO PAR E-LEARNING ?.....	27
04	L'AGRÈMENT ET LE FONCTIONNEMENT DES CENTRES DE FORMATION.....	27
	I. QUEL TEXTE FIXE LES CONDITIONS REQUISES POUR OBTENIR UN AGRÈMENT ?.....	27

II.	EN CAS DE NON-RÉPONSE DE LA DREAL, L'AGRÉMENT EST-IL TACITEMENT DÉLIVRÉ OU REFUSÉ ?.....	28
III.	QUELLE EST LA PORTÉE DES AGRÉMENTS ?.....	28
IV.	COMMENT FONCTIONNE L'AGRÉMENT INITIAL ?.....	28
V.	QUELS SONT LES CRITÈRES POUR LE RENOUELEMENT D'AGRÉMENT ?.....	30
VI.	QU'EST-CE QU'UN ÉTABLISSEMENT PRINCIPAL ET UN ÉTABLISSEMENT SECONDAIRE ?.....	30
VII.	LA SOUS-TRAITANCE EST-ELLE ADMISE ?.....	31
VIII.	QUELLES SONT LES OBLIGATIONS DES CFA VIS-À-VIS DES DREAL PENDANT LA PÉRIODE D'AGRÉMENT ? 31	
IX.	Y A-T-IL UN AGRÉMENT POUR LES CENTRES DISPENSANT LES FORMATIONS DE TITRES PROFESSIONNELS ? 32	
X.	QUI PEUT ÊTRE FORMATEUR OU MONITEUR D'ENTREPRISE ?.....	32
XI.	QUI CONTRÔLE LES CENTRES AGRÉÉS ?.....	34
XII.	Y A-T-IL DIFFÉRENTES STRUCTURES DE CENTRES AGRÉÉS ?.....	34
01)	STRUCTURE ORDINAIRE D'UN CENTRE DE FORMATION AGREE.....	34
02)	CENTRES DE FORMATION D'ENTREPRISE.....	34
XIII.	QUELLES SONT LES FORMATIONS DÉLOCALISABLES HORS D'UN CFA ?.....	35
01)	FORMATIONS EN ENTREPRISE PAR UN CFA (DITES « FORMATIONS INTRA »).....	35
02)	FORMATIONS EN ENTREPRISE DANS LE CADRE D'UNE CONVENTION DE MONITORAT.....	35
03)	FORMATIONS ORGANISEES POUR LES DEMANDEURS D'EMPLOI.....	36

01

Textes en vigueur

- Directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 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 : Articles L3314-1 à L3314-3, Article R3313-5, Articles R3314-1 à R3314-28
- Code de la route : Article R221-5
- Arrêté du 3 janvier 2008 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 3 janvier 2008 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 26 février 2008 fixant la liste des titres et diplômes de niveaux 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 18 janvier 2022 relatif au certificat et à la carte de qualification des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

02

Le champ d'application de la directive 2022/2561

I. Quel est le champ d'application de la directive, quels conducteurs sont soumis aux obligations de qualification initiale et de formation continue ?

Le champ d'application du dispositif de formation professionnelle de conducteur routier est défini à l'article 1er de la directive 2022/2561.

Cet article établit que les obligations de formation concernent les conducteurs pour lesquels les conditions suivantes sont cumulativement réunies :

- effectuer des transports par route à l'intérieur de l'Union européenne, sur des routes ouvertes à l'usage public ;
- 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.

Il en résulte directement que n'entrent pas dans le champ de la directive :

- les conducteurs conduisant dans une enceinte privée ou hors du territoire de l'Union européenne ;
- les conducteurs n'assurant pas un transport de marchandises ou de voyageurs. La doctrine de la Commission confirme que les véhicules n'effectuant pas effectivement un transport de marchandises ou de voyageurs peuvent être considérés comme se trouvant hors champ de la directive. Ceci peut trouver à s'appliquer notamment à des situations de convoyages de véhicules (livraison de véhicule à un client, convoyage d'un véhicule de location, trajet vers un lieu d'entretien, de réparation ou vers le contrôle technique) ;
- les conducteurs de véhicules nécessitant un permis BE (ensemble voiture + remorque > 4,250 tonnes), les conducteurs des véhicules agricoles ou forestiers exemptés de détenir un permis de conduire de la catégorie considérée en application de l'article L. 221-2 du code de la route, les conducteurs des véhicules à carburants de substitution dont la masse réelle est supérieure à 3,5 tonnes mais qui répondent aux critères d'abaissement du PTAC prévu à l'article R. 312-4- IV du code de la route.

Il est souligné que, si la directive 2022/2561 a vocation à garantir les compétences des conducteurs professionnels (cf. sur ce point notamment le point I de l'exposé des motifs de la directive), son article 1er ne limite pas normativement ses effets aux seuls conducteurs routiers professionnels.

Il en ressort que des personnes qui ne sont pas des conducteurs professionnels mais qui effectuent un transport au moyen d'un véhicule lourd correspondant à une des catégories de permis de conduire précitées entrent par principe dans le champ de la directive.

Cependant diverses exemptions sont prévues et permettent de ne pas astreindre aux obligations de formation certains conducteurs lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre ou lorsque les exigences de la directive imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée (cf. considérant n°9 de la directive). Ces exemptions sont ci-dessous explicitées.

II. Quelles sont les exemptions aux obligations de formation et leurs règles d'application ?

L'article R.3314-15 du code des transports transpose dans le droit français les dix cas d'exemption prévus par l'article 2 de la directive (UE) n°2022/2561 du 14 décembre 2022. Il en explicite certains cas particuliers et comporte en conséquence 12 points (numérotés 1° à 12°).

1° (point a) de la directive) Les 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.

2° (point – b) de la directive) Les véhicules affectés aux services des forces armées, des services de sécurité civile, des forces responsables du maintien de l'ordre public et des services de transport d'urgence en ambulance, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, 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...

Elle ne s'applique pas à des situations dans lesquelles les véhicules sont utilisés pour des activités sans rapport avec les missions assignées (ex : un camion de pompiers utilisé comme attraction dans une fête foraine). Les personnels administratifs et civils de ces services qui pourraient utiliser les véhicules pour des activités sans rapport avec l'exécution de ces missions en sont exclus.

Les termes « sécurité civile » utilisés renvoient implicitement au champ de l'article L. 721-2 du code de la sécurité intérieure, qui couvre les services de protection civile ainsi que les pompiers (sapeurs-pompiers professionnels et volontaires des SDIS), personnels des services de l'État et militaires assurant des missions de sécurité civile, militaires des armées et de la gendarmerie nationale, personnels de la police nationale et les agents de l'Etat, collectivités territoriales et établissements et organismes publics ou privés appelés à exercer des missions se rapportant à la protection des populations ou au maintien de la continuité de la vie nationale, membres des associations ayant la sécurité civile dans leur objet social, ainsi que les réservistes de la sécurité civile et des services d'incendie et de secours.

L'exemption s'applique aux agents de l'administration pénitentiaire, assimilée aux forces de l'ordre, pour la conduite des véhicules utilisés pour l'exécution de leurs missions (cf. article R. 121-2 du code pénitentiaire qui précise que « L'administration pénitentiaire concourt (...) au maintien de l'ordre public et de la sécurité intérieure (...) »).

3° (point c) de la directive) Les 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 afin d'être testés en situation de charge et ceux conduisant au contrôle technique les véhicules.

Cette exemption couvre les situations de tests sur route, dès lors que ces tests ont bien pour finalité l'amélioration technique, la réparation ou l'entretien du véhicule, ainsi que les véhicules non encore mis en circulation.

Elle s'applique aux conducteurs des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, circulant à titre expérimental sous couvert d'un certificat WW DPTC et de véhicules immatriculés en W garage (prévus par l'article R.322-3 du code de la route), 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.

4° (point e) de la directive) Les véhicules utilisés dans des situations 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 et pour lesquels la conduite de véhicule poids lourds concourt à la sécurité et la protection des populations. La situation d'urgence ne peut être précisément définie et se constate au cas par cas au regard des situations.

5° (point f) de la directive) Les 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

Cette exemption bénéficie aux apprentis conducteurs et 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), pour autant que ces véhicules ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises ou de voyageurs

Cette exemption s'applique ainsi aux élèves en leçons de conduite pour l'obtention d'un permis du groupe lourd et les stagiaires qui suivent une formation initiale (par exemple FIMO). Elle s'applique également aux formateurs et aux enseignants de la conduite, lorsqu'ils conduisent le véhicule qu'ils utiliseront ou qu'ils ont utilisé pour dispenser un cours de conduite ou une formation professionnelle (par exemple afin de l'amener d'un lieu de dépôt vers le lieu de la formation dispensée).

Cette exemption ne s'applique pas aux élèves et stagiaires lorsqu'ils réalisent un stage en entreprise ou une période de formation en milieu professionnel, même si ce stage ou cette période fait partie intégrante de leur cursus de formation. Ces élèves et stagiaires peuvent en revanche bénéficier de l'exemption prévue au 8° de l'article R. 3314-15.

6° (point g) de la directive) Les véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens

La notion de « transport non commercial de voyageurs ou de biens » est opérée par l'article 4, point r, du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 comme « tout transport par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou pour d'autres personnes et qui ne présente aucun lien avec une activité professionnelle ou commerciale » .

Trois critères d'application se cumulent donc :

Il en ressort que le transport ne doit pas être réalisé dans un cadre professionnel ou pour une finalité d'activité économique, ne doit pas être réalisé contre rémunération et que le conducteur ne peut en tirer aucun revenu.

En droit européen, la notion d'activité économique revêt une définition large et peut intégrer des offres de biens ou de services sans but lucratif, ou fournis à titre gratuit, dès lors que l'offre se trouve en concurrence avec celle d'autres opérateurs qui poursuivent un but lucratif. Certaines activités sont, en revanche, étrangères au domaine économique : tel est par exemple le cas de l'activité des organismes poursuivant une fonction de caractère exclusivement social

et fondée sur le principe de la solidarité (arrêt C-159/91), des activités relevant de prérogatives de puissance publique (arrêt C-138/11, point 3), ou du transport effectué par une personne privée en dehors de toute activité professionnelle, par exemple dans le cadre d'une activité de loisir (arrêt Lundberg, C-317/12).

L'appréciation du caractère économique ou non de l'activité est casuistique : il convient en effet de déterminer la nature de l'activité, les règles auxquelles elle est soumise, et son objet. La tarification de la prestation peut constituer un indice du caractère économique ou non d'une activité. Par exemple, une tarification supérieure au coût de revient semble impliquer l'exercice d'une activité économique. En revanche, l'absence de tarification ou une tarification égale au coût de revient n'est pas, à elle seule, suffisante pour conclure au caractère économique ou non de l'activité en cause, d'où la nécessité d'une appréciation globale. Le fait que l'activité soit assurée par une association sans but lucratif constitue également un indice mais ne suffit pas non plus, à lui seul, pour conclure quant au caractère économique ou non de l'activité en cause (le fait que ces associations poursuivent un but non lucratif ne fait en effet pas obstacle à ce qu'elles puissent réaliser également des activités à caractère économique).

Cette exemption s'applique notamment aux particuliers conduisant un véhicule utilisé pour l'organisation d'un événement festif dans leur cadre familial ou amical. Elle s'applique également aux particuliers qui transportent, en dehors de toute activité à caractère professionnel, leurs propres biens, ceux de leurs amis ou de leur famille, pour leur compte personnel ou pour celui de leurs amis ou de leur famille (par exemple lors d'un déménagement).

Elle s'applique aux conducteurs bénévoles d'associations caritatives, ou d'organismes sans but lucratif poursuivant une fonction de caractère exclusivement social et fondée sur le principe de la solidarité, exécutant pour ces associations ou organismes des transports dépourvus de finalité économique (QE n° 31053, Assemblée nationale, 15e législature).

Cette exemption ne concerne pas les transports scolaires, même gratuits, les transports réalisés par les agriculteurs ou les transports de chevaux par les employés de centres équestres, ces déplacements s'effectuant dans le cadre d'une activité économique.

A contrario, un conducteur propriétaire de chevaux placés en centre équestre entre dans le champ de l'exemption lorsqu'il les transporte dans un but personnel (participation à un concours hippique par exemple).

7° (point h) de la directive) Les 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 (cas des véhicules outils) 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 termes « activité principale » renvoient quant à eux à l'activité professionnelle la plus importante, parmi toutes celles effectuées par une personne. Le caractère principal ou non de l'activité de conduite doit s'apprécier après estimation de la part relative de la conduite dans l'ensemble des activités que réalise le conducteur, effectuée sur une période suffisamment étendue, représentative de la diversité des activités effectuées. Lorsque la part relative de l'activité de conduite est supérieure à 50 %, celle-ci constitue assurément l'activité principale du conducteur.

Cette exemption s'applique aux employés des centres équestres transportant des équidés domestiques dans le cadre de leur activité de courses, de loisir, de compétitions sportives et d'épreuves de caractérisation des équidés, ou de prestations de traction animale, ou circulant à vide dans le cadre de déplacements connexes à ces activités, pour autant que les chevaux transportés servent au conducteur du véhicule dans l'exercice de son métier, et que la conduite ne constitue pas son activité principale.

Cette exemption s'applique aux forains et gens du cirque, lorsqu'ils conduisent pour déplacer le matériel nécessaire à la réalisation de leurs prestations, à condition que la conduite ne constitue pas leur activité principale.

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, sous réserve que le conducteur mette en œuvre ou utilise lui-même la nacelle, la pompe, l'engin de levage....

Cette exemption s'applique aux dépanneurs s'ils participent aux opérations de réparation des véhicules remorqués et que la conduite n'est pas leur activité principale. Elle s'applique également à un conducteur de véhicule, de type camion plateau, utilisé pour enlever et transporter des véhicules accidentés ou hors d'usage à fins d'expertise, de contrôle, de dépollution ou de déconstruction, sous réserve que ces véhicules soient réparés, expertisés, contrôlés, dépollués ou déconstruits par le conducteur, et que la conduite ne constitue pas son activité principale. Cette exemption ne s'applique pas en revanche aux conducteurs assurant principalement des opérations de remorquage d'un véhicule accidenté ou en panne, sans qu'ils participent eux-mêmes aux opérations de dépannage ou de réparation.

Elle ne s'applique pas non plus aux conducteurs assurant, pour le compte des fourrières, l'enlèvement et la mise en fourrière de véhicules.

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. A contrario, cette exemption s'applique aux conducteurs de « foodtruck », sous réserve qu'ils utilisent eux-mêmes le matériel et l'équipement transportés pour préparer les repas, et que la conduite ne constitue pas leur activité principale. Un tel véhicule transporte en effet essentiellement l'équipement nécessaire à l'activité de préparation de repas (équipements de cuisine, appareils électroménagers, etc.) ainsi que les denrées et produits alimentaires, ayant pour la plupart vocation à être transformés en plats.

Les agriculteurs ou éleveurs transportant leurs produits agricoles et bétail n'entrent pas dans le champ de cette exemption. Ils peuvent cependant, le cas échéant, ressortir de l'exemption du 11°. 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.

Cette exemption s'applique également aux conducteurs de véhicules dits « outils », dotés d'équipements spéciaux ou de machines lorsqu'ils sont aptes aux transports de marchandises ou de voyageurs. Ces véhicules spéciaux sont à étudier au cas par cas.

Les véhicules « outils » de type « hydrocureurs » et ceux qui disposent d'équipement utilisé pour l'entretien des chaussées (lorsqu'ils sont aptes au transport de marchandises) sont exemptés si le conducteur utilise l'équipement installé sur le véhicule et que la conduite ne constitue pas son activité principale. 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.

Les véhicules « outils » équipés d'un engin de levage (grue automotrice), les balayeuses, les engins de salage ou de déneigement, les bibliobus et les véhicules qui disposent à demeure d'équipement de travaux publics, tels que les nacelles, les pompes, les compresseurs... ne sont pas concernés par les obligations de formation du fait qu'ils sont hors du champ d'application de la directive 2002/2561.

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 (par exemple, un maçon assurant l'évacuation de gravats sur un chantier ou un jardinier-paysagiste assurant l'évacuation des déchets verts résultant de ses travaux). Cette exemption ne s'applique pas, en revanche, aux conducteurs assurant le transport de déchets produits par autrui. Un conducteur de bennes à ordures ménagères assurant la collecte des déchets ménagers pour les transporter dans un centre de tri ou de traitement ne peut donc se prévaloir de cette exemption.

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.

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.

8° (alinéa précisant l'application du point f) de la directive) Les conducteurs suivant une formation réalisée en situation de travail

Cette exemption concerne les conducteurs en formation initiale :

- dans le cadre d'une alternance ou d'un contrat de formation, d'une convention de formation ou d'une convention liée à une période de formation en milieu professionnel ou à un stage, en vue de l'obtention d'un permis de conduire

et

- dont la formation a pour finalité l'obtention d'un permis de conduire ou d'une qualification initiale de conducteur routier (titre ou diplôme professionnel, FIMO). Cette exemption s'applique aux élèves ou stagiaires qui suivent une période de conduite encadrée en entreprise

prévue par l'article R. 211-5-2 du code de la route, précisé par l'arrêté du 5 janvier 2023 relatif à la conduite encadrée

Elle s'applique également aux conducteurs qui effectuent la partie conduite en circulation d'une FCO suivie en entreprise.

Cette exemption implique que les conducteurs sont accompagnés d'un formateur ou d'un moniteur titulaire de la carte de qualification de conducteur correspondante à la catégorie et en cours de validité ou par un enseignant titulaire de l'autorisation prévue à l'article L. 212-1 du code de la route.

9° (point d) de la directive) Les véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire de la catégorie D ou D1 est requis, conduits sans passager entre un centre de maintenance et le plus proche centre opérationnel utilisé par le transporteur

Cette exemption s'applique à condition que le conducteur soit un agent de maintenance et que la conduite du véhicule ne constitue pas son activité principale.

Sous réserve de l'appréciation souveraine du juge, les termes « *centre opérationnel* » s'interprètent comme le lieu, appartenant ou mis à la disposition du transporteur, où sont effectuées les opérations légères et fréquentes de vérification du bon fonctionnement, d'entretien ou de réparation des véhicules (par ex. les lieux de dépôts habituels des véhicules). En effet, si le code des transports utilise ces termes, la directive 2022/2561 fait quant à elle référence à « *la base de maintenance utilisée par le transporteur* ». La notion de « *centre opérationnel* » ne peut dès lors, pour application de la directive formation, être associée à la notion de centre opérationnel telle qu'entendue notamment par le règlement 561/2006 qui la rattache davantage à la base d'exploitation et d'organisation des activités de l'entreprise.

Exemple : Les agents de maintenance qui déplacent un bus ou un car vers ou depuis un centre de maintenance, un atelier de réparation ou un centre de contrôle technique, et le centre opérationnel, la base d'exploitation ou le lieu de dépôt habituel des véhicules le plus proche, à condition que la conduite ne constitue pas leur activité principale.

10° (paragraphe 2. de l'article 2 de la directive) Les véhicules dont la conduite a lieu sur les chemins ruraux, au sens de l'article L. 161-1 du code de la voirie routière, aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise des conducteurs, lorsque ceux-ci ne proposent pas de services de transport, et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas leur activité principale.

Cette exemption transpose le paragraphe 2 de l'article 2 de la directive qui concerne les zones rurales en circonscrivant la portée géographique aux chemins ruraux, précisément définis par l'article L. 161-1 du code de la voirie routière.

11° (paragraphe 3 de l'article 2 de la directive) Les véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche, pour le transport de marchandises dans un rayon de 200 km.

Cette exemption s'applique aux véhicules utilisés dans le cadre de ces activités professionnelles spécifiques, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du

conducteur et que ces véhicules soient utilisés autour du lieu d'établissement de l'entreprise dans la limite d'un rayon maximal d'un rayon maximal égal à 200 km. La distance est fixée par arrêté du 20 août 2020 fixant la distance maximale prévue au 11° de l'article R. 3314-15 du code des transports, qui prévoit également trois cas d'exemption spécifiques (déplacements vers ou en provenance du salon international de l'agriculture de Paris, du sommet de l'élevage de Cournon d'Auvergne et du salon international de l'élevage de Rennes).

Pour déterminer si une entreprise est une entreprise agricole, horticole, sylvicole, d'élevage ou de pêche, le code APE (activité principale exercée) de la nomenclature des activités françaises fait référence.

L'exemption ne s'applique que dans le cadre de l'activité agricole de l'entreprise (à savoir l'activité agricole, sylvicole...). Dans le cas où une entreprise exerce plusieurs activités de différentes natures, par exemple agricoles et industrielles, l'exemption ne va s'appliquer qu'aux transports nécessaires à l'activité agricole, à l'exclusion de ceux nécessaires à l'activité industrielle.

Afin d'en garantir l'effet utile, cette exemption s'applique au conducteur d'une entreprise agricole, horticole, sylvicole, d'élevage ou de pêche lorsqu'il effectue des activités de conduite connexes à l'activité de son entreprise, qui, sans être directement liées à cette activité, n'en sont pas moins nécessaires (déplacements à vide indispensables à l'activité de l'entreprise, conduite du véhicule jusqu'au lieu d'approvisionnement en carburant, conduite du véhicule en vue de la réalisation des contrôles ou réparations nécessaires, etc.).

Elle s'applique par exemple aux conducteurs d'une entreprise viticole, pour les transports liés à cette activité (par exemple le transport des raisins en provenance du lieu de la récolte), dans la limite d'un rayon maximal de 200 km autour du lieu de l'exploitation.

Cette exemption ne s'applique pas pour des agriculteurs qui réalisent des prestations de transports pour compte d'autrui au moyen des véhicules attachés à l'exploitation.

12° (pas de point spécifique dans la directive) Les véhicules circulant exclusivement sur des routes qui ne sont pas ouvertes à l'usage public

Cette exemption confirme le champ d'application de la directive qui limite les obligations de formation aux voies ouvertes à la circulation publique, et en exclut donc la conduite sur des voies non ouvertes à l'usage public.

Exemples :

- Les conducteurs circulant exclusivement au sein d'une enceinte privée non accessible au public ;
- Les conducteurs assurant le transport de passagers exclusivement sur le côté piste d'un aéroport (où la conduite est subordonnée à une autorisation préfectorale) ;
- Les conducteurs circulant exclusivement au sein de l'enceinte d'un marché d'intérêt national.

03

La réalisation des formations

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

Les titres professionnels délivrés par le ministère chargé 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 2002/2561 et par l'article R.3314-2 du code des transports.

Ces titres et diplômes font l'objet de référentiels de programme qui ne sont pas régis par l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités des FIMO, FCO et passerelles.

Les titres et diplômes valant qualification initiale de conducteur routier, au même titre que la FIMO, et permettant en cela la délivrance d'une carte de qualification de conducteur sont listés dans l'arrêté du 26 février 2008 fixant la liste des titres et diplômes de niveaux IV et V admis en équivalence au titre de la qualification initiale des conducteurs.

II. 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 6-2 de la directive 2022/2561 et à l'article R.3314-5 du code des transports. 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 et aux modalités.

L'article 9 de la directive 2022/2561, lu en combinaison avec l'article 1 de la même directive, indique que la formation est suivie :

- pour les ressortissants d'Etats-membres de l'UE, dans l'Etat membre où ils ont leur résidence normale ;
 - pour les ressortissants des Etats tiers, dans l'Etat-membre où est établie leur entreprise d'emploi ou dans l'Etat membre qui leur a délivré un permis de travail.
- . La vérification de cette condition relève de l'organisme de formation lors l'inscription des stagiaires.

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 telle que prévue à l'article R3314-5 du code des transports, reprendre une activité de conduite après suivi d'une FCO.

Les secteurs Marchandises et Voyageurs font l'objet de formations séparées. 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 ces cas, la formation peut se dérouler de manière discontinue (article R.3314-5 du code des transports et article 2 de l'arrêté de 2008 relatif au programme et aux modalités). La validité de la formation professionnelle est ensuite renouvelée tous les 5 ans par le suivi d'une FCO.

La présence de jours fériés durant la formation ne remet pas en cause la notion de quatre semaines obligatoirement consécutives. Le(s) jour(s) férié(s) devra(ont) être effectué(s) sur le(s) jour(s) ouvré(s) directement avant ou après la formation.

Les conducteurs titulaires de plusieurs catégories de permis et d'une FIMO doivent suivre une formation « 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 (article 7 de l'arrêté du 3 janvier 2008 programme et modalités).

III. A quel âge peut-on suivre une FIMO ?

Les âges minimaux d'accès à la qualification initiale sont fixés à l'article 5 de la directive 2022/2561, transposés à l'article R.3314-4 du code des transports.

L'article 4 de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire (en cours de révision) 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 ». La révision de la directive permis de conduire a intégré les âges issus de la directive 2022/2561 directement dans l'article 7 du nouveau texte, tout en introduisant les évolutions suivantes :

- la possibilité pour les Etats membres de délivrer un permis de conduire pour la conduite sur leur territoire, pour les catégories C1, C1E et C dès 17 ans, à condition d'être accompagné, si le conducteur est titulaire d'une qualification initiale obtenue après formation courte ;
- pour la conduite de véhicules correspondant aux catégories D et DE, l'âge minimum de délivrance du permis de conduire après formation courte ou longue est ramené à 21 ans.

Les Etats membres ont la possibilité d'instaurer une formation obligatoire spécifique pour les conducteurs âgés de moins de 23 ans ayant effectué une formation courte (FIMO). Cette formation devra être prise en compte dans le décompte du nombre de journées de FCO suivies.

Il est à noter que la directive nécessite une transposition en droit français afin de prendre effet. Le délai de transposition est fixé de 2 à 4 ans selon les dispositions, dans cette attente, les âges mentionnés dans la directive 2022/2561 restent en vigueur.

NB : Une actualisation de la FAQ sera réalisée lorsque la transposition de la directive aura été effectuée.

Les âges minimaux d'accès à la conduite se distinguent selon deux cas de figure :

- 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 double-commande (article 5-3 de l'arrêté relatif au programme). Cependant, il n'est pas prévu que le formateur soit nécessairement un enseignant de la conduite titulaire du titre professionnel Enseignement de la Conduite et de la Sécurité Routière (anciennement BEPECASER). Toutefois il serait opportun que les CFA disposant de formateurs BEPECASER/ECSR les affectent prioritairement aux sessions de conduite de ces stagiaires, ceux-ci ayant été spécifiquement formés à l'intervention sur les double-commande.

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.

Catégories de permis		Droit interne			Comparaison aux possibilités prévues par le droit de l'Union	
		Age de conduite après une formation longue ¹	Age de conduite après une FIMO ²	Âge du permis sans qualification professionnelle préalable ³	Après formation ⁴	Sans qualification préalable ⁵
C1 (PTAC>3,5 t et ≤7,5 t), C1E (cat. C1 avec remorque)		18 ans		18 ans	Possibilité d'abaisser à 17 ans si conduite accompagnée	18 ans
C (PTAC>3,5 t), CE (cat. C avec remorque)		18 ans	21 ans	21 ans	Possibilité d'abaisser à 17 ans pour cat C si conduite accompagnée	21 ans
D1 (nombre de passagers>9 et ≤16), D1E (cat. D1 avec remorque)		21 ans	21 ans	21 ans	21 ans avec possibilité d'abaisser à 18 ans après une formation longue	21 ans
D (nombre de passagers>9), DE (cat. D avec remorque)	Pour les services réguliers sur parcours de ligne < 50 km	21 ans	21 ans	24 ans	21 ans avec possibilité d'abaisser à 18 ans après une formation longue	24 ans
	Quelle que soit l'activité		23 ans		Formation longue : 21 ans avec possibilité d'abaisser à 20 ans et à 18 ans si le véhicule est conduit sans passager Formation courte : 23 ans deviendra 21 ans pour FIMO*	24 ans

Les changements effectués lors de la révision de la directive permis de conduire sont indiqués en rouge.

* Potentiellement conditionné au suivi d'une formation spécifique pour les conducteurs entre 21 et 23 ans.

¹Article R. 3314-4 du code des transports / Formation longue = diplôme ou titre professionnel

²Article R. 3314-6 du code des transports / FIMO = formation initiale minimale obligatoire

³Article R. 221-5 du code de la route

⁴Directive 2022/2561, article 5 (qualification initiale)

⁵Directive 2006/126 [en cours de révision], ancien article 4 (âge du permis sans qualification professionnelle) nouvel article 7 (minimum âges)

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

Une expérimentation portant sur l'organisation de formations rassemblant, pour certaines séquences pédagogiques, des stagiaires de FIMO et de titres professionnels est proposée depuis décembre 2014. La possibilité, ouverte "à titre expérimental" par la note de cadrage de décembre 2014 et revue en 2025 et son annexe technique, de mixer des sessions de titres professionnels et de FIMO, demeure.

Ainsi, 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. Ne peuvent faire l'objet de séquences de formations partagées que les éléments de programmes communs et enseignables de manière similaire. Les DREAL doivent être obligatoirement informées par les CFA, au moins un mois à l'avance, de l'organisation de ces séances mixtes.

V. 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 les articles R.3314-7 (passerelle voyageurs) et R.3314-8 (passerelle marchandises) du code des transports 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 prévoient 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 s'élever 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 bien supérieur à 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 R.3314-13 du code des transports). 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 2022 et obtenant une Passerelle voyageurs en 2025, devra suivre en 2030 une FCO, marchandises ou voyageurs, qui lui renouvellera ses droits à conduire dans les deux secteurs.

La passerelle doit être suivie :

- soit dans l'Etat membre où réside le conducteur s'il est ressortissant d'un Etat Membre,
- soit dans l'Etat membre dans lequel il est employé ou utilisé par une entreprise établie dans un Etat membre, s'il est ressortissant d'un Etat tiers (article 9 alinéa 1er de la directive 2022/2561, qui renvoie à l'article 5.5 relatif à la formation dite « passerelle »).

VI. Qu'est-ce qu'une FCO ?

La formation continue obligatoire qui assure une mise à jour des connaissances et compétences permet de renouveler pendant 5 ans le droit à conduire des conducteurs ayant suivi une qualification initiale.

Elle est prévue par les articles R.3314-10 à -14 du code des transports 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.

01) 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 2022/2561, lu en combinaison avec l'article 1 de la même directive). Elle doit donc être suivie en France lorsque le conducteur y a fixé sa résidence normale ou lorsqu'il est employé ou utilisé par une entreprise établie en France, cette condition devant être contrôlée par l'organisme de formation lors l'inscription à la formation.

Pour pouvoir s'inscrire en FCO, les stagiaires doivent, comme le prévoit l'article 3 de l'arrêté programme et modalités, être titulaires du permis de conduire de la catégorie considérée en cours de validité et justifier de la régularité de leur situation au regard de l'obligation de formation professionnelle des conducteurs. En conséquence, ils doivent pouvoir présenter :

- leur permis de conduire ou le certificat d'examen du permis de conduire (CEPC) ou, à défaut, l'attestation de droits à conduire sécurisée (ADCS) visée au 3° du III de l'article R225-6 du code de la route, valant titre de conduite pendant une durée de 4 mois à compter de la date de son émission. Le CFA peut accepter, dans l'attente de l'émission d'un nouveau titre de conduite, le formulaire Cerfa 14880*02 Permis de conduire-avis médical mentionnant un avis favorable (paragraphe III de l'article R.221-11 du code de la route).
- leur carte de qualification de conducteur sur laquelle est apposé le code 95 de la catégorie concernée, ou un permis de conduire d'un autre Etat membre sur lequel est apposé le code 95 de la catégorie concernée (article 10 de la directive 2022/2561 organisant la reconnaissance mutuelle des qualifications au choix des Etats-membres, soit sur la carte de qualification professionnelle soit sur le permis de conduire).

Lors de l'inscription en FCO d'un conducteur en situation de handicap 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 pourvu des équipements adaptés au handicap et

correspondant aux critères de l'article 5 de l'arrêté du 3 janv. 2008 relatif au programme et modalités.

En application de l'article R.3314-13 du code des transports, 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 sur la CQC, que le conducteur ait bien satisfait à ses obligations de formation initiale et passerelle, outre la validité des titres de conduite propres à chacun des deux secteurs.

02) ORGANISATION

La FCO doit se dérouler pendant le « temps habituel de travail » (article R.3314-11 du code des transports). 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).

Lorsque la formation se déroule sur 5 jours consécutifs, elle peut démarrer n'importe quel jour de la semaine. Par exemple, la session peut démarrer un mardi et se terminer le lundi enjambant le week-end du samedi et dimanche.

La présence de jours fériés durant la formation ne remet pas en cause la notion des 5 jours consécutifs. Le(s) jour(s) férié(s) devra(ont) être effectué(s) sur le(s) jour(s) ouvré(s) directement avant ou après la formation.

Le suivi anticipé de la FCO peut être accompli dans l'année qui précède la date à laquelle doit être remplie l'obligation de formation continue. Dans ce cas, le délai de validité de cette formation ne commence à courir qu'à l'expiration de la période de validité de la formation précédente (article R.3314-12 du code des transports).

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. Le découpage n'est possible que dans une période de 3 mois maximum. Les modalités sont précisées dans l'article 3 de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme.

Aucune disposition n'interdit que les 2 jours de la seconde session ne puissent être effectués dans un autre CFA, dans une autre région. A contrario, les formations passerelle ne peuvent pas être découpées et doivent être suivies de façon continue.

Lorsqu'une formation continue est réalisée selon ce découpage 3+2, la première session de 3 jours consécutifs est consacrée au bilan et aux thèmes 1 et 2.

La FCO réalisée en entreprise par les moniteurs d'entreprise peut s'effectuer :

- soit en 5 jours consécutifs (équivalent au déroulement classique d'une session en CFA) ;
- soit en 4 + 1 jours. La partie pratique réalisée sur le dernier jour peut rassembler un groupe jusqu'à 4 stagiaires à bord du véhicule (en entreprise) ou être destinée à un seul stagiaire (en situation de travail en entreprise).

Dans ces cas, les annexes I bis et II bis prévoient des possibilités d'aménagement sur l'organisation de la phase de conduite.

Un conducteur dont la date de validité de la FCO est dépassée et qui fait une FCO en entreprise en 4+1 jour, 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 1h35 de conduite effective prévue au thème 1, les 15 minutes de commentaire pédagogique (5 minutes de commentaire pédagogique après le bilan, 5 minutes de commentaire pédagogique après le parcours de référence, et 5 minutes de commentaire pédagogique après le deuxième parcours de référence) 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.

VII. 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.

VIII. 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 ou les 35 heures en FCO et 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. Dans ce cas, ils ont la faculté d'augmenter la durée théorique de certains thèmes au regard du besoin et des attentes des stagiaires.

IX. Comment sont validées les formations ?

01) 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).

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. Sur présentation de l'attestation de réussite partielle, les repêchages peuvent être effectués dans un autre CFA, dans une autre région.

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.

02) 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.

X. Peut-on avoir recours à l'interprétariat ?

01) 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.

02) 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.

Les stagiaires sourds et malentendants peuvent bénéficier d'un interprète en langue des signes.

XI. Quel est le contenu du programme ?

Le contenu des programmes de formation est prévu par l'annexe I de la directive n°2022/2561, transposée aux annexes I et II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et modalités.

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.

Les dispositions réglementaires impliquent que la FIMO et la FCO sont des formations « généralistes ». Le code des transports ne prévoit en effet 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.

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

L'article R3314-18 du code des transports 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.

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.

XIII. Existe-t-il une formation spécifique pour les conducteurs titulaires de permis de conduire des catégories 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 titulaires des catégories C1 et D1 effectuent la partie pratique de la formation au volant d'un véhicule correspondant à la catégorie de véhicule dont ils sont titulaires. Les titulaires de la catégorie C, CE, D et DE ne peuvent pas effectuer la partie pratique de la formation au volant d'un véhicule correspondant à la catégorie C1 ou D1.

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.

XIV. 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 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.

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 complète 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.

Les centres de formation agréés qui ne disposent pas 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.

XV. Les CFA peuvent-ils utiliser un simulateur de conduite ?

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 25 mn en FCO (Annexes I bis et II bis thème 1 de l'arrêté du 03 janvier 2008 relatif au programme) et 30 mn 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. Le simulateur doit reproduire 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 la reproduction intégrale d'une cabine réelle n'est pas imposée.

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

XVI. Les CFA peuvent-ils enseigner les FIMO-Passerelle-FCO via les technologies de l'information et de la communication ?

Le recours à l'outil informatique pour l'animation des séquences théoriques n'est pas interdit par la réglementation (article 7 de la directive). Ainsi que l'indique le considérant 25 de la directive 2022/2561 : « *Les États membres devraient se voir clairement offrir la possibilité d'améliorer et de moderniser les pratiques de formation en utilisant les outils des technologies de l'information et de la communication (TIC), tels que l'apprentissage en ligne et la formation mixte, pour une partie de la formation, tout en garantissant la qualité de la formation. En améliorant et en modernisant les pratiques de formation à l'aide des outils des TIC, il est important de tenir compte du fait que certains sujets spécifiques nécessitent une formation pratique et ne se prêtent pas à l'utilisation de tels outils d'apprentissage : par exemple, le*

montage de chaînes à neige ou l'arrimage d'un chargement, ou d'autres matières où l'aspect pratique est important ».

L'arrêté du 3 janvier 2008 relatif aux programmes et aux modalités de la FIMO/FCO/Passerelles établit formellement l'exigence de ce « face à face pédagogique » pour les FIMO, FCO et passerelles. L'article 3 bis prévoit cependant, par dérogation, que, lorsqu'il est fait usage d'un simulateur de conduite uniquement, la séquence d'apprentissage peut ne pas être effectuée en face à face pédagogique constant.

XVII. Les CFA peuvent-ils enseigner les FIMO-Passerelle-FCO par e-learning ?

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. Les articles 2, 3 et 4 de l'arrêté prévoient que les formations sont réalisées en face-à-face pédagogique.

04

L'agrément et le fonctionnement des centres de formation

I. Quel texte fixe les conditions requises pour obtenir un agrément ?

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.

II. En cas de non-réponse de la DREAL, l'agrément est-il tacitement délivré ou refusé ?

L'article R.3314-23 du code des transports prévoit que le silence gardé pendant plus de 4 mois vaut rejet. Les demandes d'agrément ne sont pas concernées par le principe selon lequel le silence de l'administration vaut acceptation, lorsqu'elle 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. Néanmoins, une décision expresse de la DREAL est à privilégier, afin de permettre à l'organisme de formation d'en comprendre les motifs.

III. 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.

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

IV. 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).

Il est recommandé de réaliser une visite préalable du centre de formation candidat à l'agrément initial, ainsi qu'un contrôle durant l'agrément initial.

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. Pour les centres de formation qui souhaitent ne réaliser que des sessions de FIMO, le nombre minimum de sessions de formation est fixé à trois.

Toutefois, 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). Pour les centres qui souhaitent ne réaliser que des sessions de FIMO, le nombre minimum de sessions de formation est fixé à deux.

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 formations de préparation aux examens des permis de conduire des catégories poids lourds, à l'écoconduite, CACES (de grues mobiles, engins de chantier, chariots élévateurs, dans la mesure où ils concernent des véhicules se déplaçant sur des routes ouvertes au public), et l'obtention du titre professionnel « enseignant de la conduite et sécurité routière » peuvent ainsi être prises en compte en tant que formation dans l'instruction de la demande.

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.

V. 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 leurs appréciations finales sur la formation qu'ils ont suivie.

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.

Si un CFA n'est pas tenu de réaliser un nombre minimum déterminé de sessions de formation pendant la durée de validité de l'agrément, il doit, pour pouvoir prétendre au renouvellement de l'agrément et donc poursuivre son activité, en avoir réalisé suffisamment pour permettre à la DREAL d'apprécier le respect des conditions prévues à l'article 3. Ce caractère « suffisant » du nombre de sessions de formation réalisées, dans le cadre d'une demande de renouvellement de l'agrément, est apprécié par chaque DREAL en fonction des caractéristiques de son territoire. Il peut être approprié, par ailleurs, d'informer en amont le CFA sur les conséquences à tirer, en termes de renouvellement de l'agrément, lorsque le nombre de formation est insuffisant.

VI. 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 du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément des centres de formation 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.

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, qui s'apprécie principalement mais non uniquement en termes de distance.

VII. 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 R.3314-20 du code des transports, 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).

Quoi qu'il en soit, y compris s'il confie à un autre organisme de formation agréé une partie des formations obligatoires, l'organisme de formation demandant l'agrément ou son renouvellement doit toujours réaliser lui-même l'accueil des stagiaires en formation, la vérification des documents, titres ou diplômes et l'évaluation finale de ces formations.

VIII. Quelles sont les obligations des CFA vis-à-vis des DREAL 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.

IX. 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 DREETS, 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 R.3314-16 du code des transports, 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.

X. Qui peut être 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.

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). L'arrêté fixe la durée de cette expérience professionnelle à 3 ans sur les 5 dernières années précédant la demande d'agrément ou sous renouvellement, ce qui équivaut de fait à 600/660 jours travaillés.

S'il justifie des conditions requises pour chacun des secteurs, tout formateur peut dispenser les formations « marchandises » et les formations « voyageurs ». Les titres et diplômes valant CQC sont fixés par l'annexe de l'arrêté du 26 février 2008 fixant la liste des titres et diplômes de niveau IV et V admis en équivalence. L'arrêté du 26 février 2008 fixant la liste des titres et diplômes de niveau IV et V n'a mentionné que les intitulés en vigueur au moment de sa publication sans citer les anciennes qualifications équivalentes. Pour autant, certaines qualifications ne figurant pas ou plus dans cette annexe (telle que le CFP M128, M138 et M148 ou d'anciens CAP de conduite routière marchandises) peuvent être regardées comme constituant formation initiale qualifiante longue et valant donc droit équivalent pour l'application du I de l'annexe II de l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif à l'agrément des centres de formation professionnelle.

Le programme des formations nécessaires pour dispenser une formation, mentionnées au deuxième 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 en outre satisfaire aux deux exigences spécifiques suivantes :

- avoir un numéro SIRET

- disposer d'une déclaration d'activité de formateur délivrée par la DREETS, ou à défaut, figurer sur la liste publique des organismes de formation prévue par l'article L.6351-7-1 du code du travail accessible en ligne, ou à défaut d'une mise à jour de cette liste, tout autre document prouvant l'accomplissement des formalités requises.

Les formateurs indépendants doivent évidemment respecter les exigences relatives au contenu et à l'organisation des formations, prévus par l'arrêté du 3 janvier 2008 « programme ».

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.

S'agissant des 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 (écoconduite, conduite en conditions hivernales, etc.).

XI. Qui contrôle les centres agréés ?

Le contrôle des établissements agréés est assuré par des fonctionnaires habilités par le préfet de région à cet effet (article R.3314-26 du code des transports).

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.

Les services de la DREAL peuvent contrôler les formations effectuées par les formateurs au sein d'une entreprise, lors des formations dites en « intra ».

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

01) 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 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.

02) CENTRES DE FORMATION D'ENTREPRISE

De grandes entreprises de transport routier (RATP, Transdev, Keolis...) ont créé leur propre centre de formation, comme prévu par l'article R.3314-22 du code des transports.

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'agréments 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 ».

XIII. Quelles sont les formations délocalisables hors d'un CFA ?

01) FORMATIONS EN ENTREPRISE PAR UN CFA (DITES «FORMATIONS INTRA»)

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 la DREAL participants 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.

Il appartient au centre de formation de transmettre préalablement à la DREAL la convention mentionnant date, lieux de formation et nombre de stagiaires, accompagné du courrier autorisant le contrôle dans ses locaux.

02) FORMATIONS EN ENTREPRISE DANS LE CADRE D'UNE CONVENTION DE MONITORAT

L'article R.3314-22 du code des transports 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 ou du groupe, 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 via une convention 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.

L'emploi d'un formateur du CFA en renfort ponctuel sur une FCO délivrée par un moniteur d'entreprise n'est pas prévu par la réglementation.

Un moniteur peut intervenir pour le compte de tous les autres sites de l'entreprise ou toutes les filiales du groupe si la maison mère détient au moins 50 % des parts des autres sociétés. Et ce sur tout le territoire national.

La convention est signée entre le CFA et l'entreprise ou la maison mère du groupe/de la holding de la région.

L'article R.3314-22 du code des transports 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.

03) FORMATIONS ORGANISÉES POUR LES DEMANDEURS D'EMPLOI

Depuis 2010, des délocalisations de formation, se déroulant en dehors du site de formation du centre agréé qui la dispense, dans le cadre d'appels d'offre lancés par France Travail ont été acceptées ponctuellement (POEI-POEC-PFR) Elles permettent le regroupement de stagiaires dont les formations sont commanditées et financées par France Travail ou un Conseil régional. 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.

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.

Les formations délocalisées commandées aux CFA par France Travail 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.

Il appartient au centre de formation de transmettre préalablement à la DREAL la convention mentionnant date, lieux de formation et nom des stagiaires, accompagné du courrier autorisant le contrôle dans ses locaux.



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

LA FORMATION OBLIGATOIRE DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER
DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES | 2025

FAQ