

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 12/07/2012 - Document de suivi

La Commission présente un rapport sur la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Le rapport concerne notamment l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale prévus à l'article 3 de la directive et leur efficacité. Il s'appuie sur les réponses des États membres et de la Norvège à un questionnaire distribué aux autorités nationales en février 2011.

Il faut rappeler que la directive 2003/59/CE rend obligatoires la qualification initiale et la formation continue pour les conducteurs professionnels qui sont ressortissants d'un État membre ou qui travaillent pour une entreprise établie dans l'Union européenne. La qualification initiale et la formation continue sont attestées par un certificat délivré aux conducteurs, appelé «certificat d'aptitude professionnelle» (CAP). La formation est organisée par des centres de formation agréés par les États membres.

La plupart des États membres ont fourni des réponses complètes; d'autres, cependant, ne disposaient pas de toutes les informations requises à cette fin.

Principales conclusions : si l'adoption de la directive 2003/59/CE a contribué à garantir un niveau commun de formation pour les conducteurs professionnels dans l'Union européenne, **l'application de la directive diffère sur plusieurs points d'un État membre à l'autre.**

1°) la directive permet aux États membres de choisir sous quelle forme organiser la **qualification initiale**: fréquentation d'un cours et examen, ou examens uniquement. De la même manière, la formation continue peut être organisée de différentes façons: sous la forme d'un cours unique pour certains États membres, ou sous la forme de 35 heures réparties sur plusieurs années dans d'autres ;

2°) les **programmes de formation et les méthodes d'enseignement ne sont pas harmonisés**: le contenu des cours diffère d'un État membre à l'autre, de même que les modalités de la formation. Ainsi, certains États membres utilisent des modules d'enseignement sur ordinateur en parallèle avec des méthodes d'enseignement traditionnelles. De plus, les dispositions relatives aux instructeurs et aux lieux où sont organisés les cours diffèrent selon les États membres.

3°) le nombre de conducteurs par classe, la flotte de véhicules et la disponibilité d'un simulateur haut de gamme dépendent du centre d'examen.

D'une manière générale, l'équivalence des systèmes de qualification et l'efficacité des moyens utilisés pour accorder cette qualification sont garanties par les systèmes de formation nationaux, qui doivent satisfaire aux exigences de l'annexe I en ce qui concerne les matières à enseigner au minimum et la structure des examens. Le contrôle des centres de formation par les autorités nationales contribue également à garantir que les formations dispensées sont conformes aux objectifs de la directive.

Principaux aspects à améliorer et recommandations : sur la base des conclusions concernant l'application de la directive, le rapport souligne le besoin d'améliorer certains points particuliers :

- **Exemptions** : la directive exclut plusieurs catégories de conducteurs de son champ d'application. La mise en œuvre de certaines exemptions a donné lieu à des interprétations différentes en ce qui concerne

certaines catégories de conducteurs (par exemple, conducteurs de grues, mécaniciens conduisant des véhicules transportant des engins agricoles hors d'usage, etc.): les conducteurs concernés font des demandes d'exemption, mais les pouvoirs publics continuent de vouloir les soumettre aux dispositions de la directive.

Le fait que plusieurs États membres appliquent des exemptions différentes risque de poser problème pour le trafic transfrontalier à l'intérieur de l'UE. Bien que la Commission n'ait pas connaissance, à ce jour, que de telles situations existent, il est en général conseillé aux conducteurs professionnels et aux entreprises de transport de se renseigner sur les différences pouvant exister entre les États membres concernant l'application de l'article 2 de la directive. Il est donc possible que la Commission soit amenée, à moyen terme, à élaborer des **lignes directrices** afin de clarifier le champ d'application des exemptions.

- **Formation continue** : les États membres ont choisi différents critères pour arrêter leur calendrier national applicable à la formation continue des conducteurs titulaires de droits acquis. Ces calendriers reposent par exemple sur la date de délivrance du permis de conduire, sur le jour anniversaire du conducteur, sur la date d'expiration du permis de conduire, sur l'âge du conducteur ou sur le numéro du permis de conduire.

Le rapport note que **les échanges de calendriers** devraient aider les autorités chargées de faire appliquer la législation à surmonter les difficultés qu'elles pourraient rencontrer lors des vérifications portant sur des conducteurs étrangers. Ces échanges peuvent se faire au sein du comité institué en vertu de la directive.

La directive ne traitant pas cette question, il est essentiel de maintenir une collaboration étroite entre les États membres, notamment au sein du comité pour la formation des conducteurs professionnels. Afin de faciliter cette collaboration, une **liste des points de contact nationaux** a été établie par la Commission.

Enfin, le rapport souligne l'utilité, à l'avenir, d'associer étroitement les **partenaires sociaux** et de les consulter régulièrement.