

Formation continue : Certificat Aptitude Professionnelle

Références légales

- Directive Européenne 2003/59/CE
- Arrêté Royal Belge du 04 mai 2007
- Entrée en vigueur : permis D : 10 09 2008
- Entrée en vigueur : permis C : 10 09 2009

Objectifs de la législation

- Un certificat d'aptitude professionnelle devrait garantir la qualité du chauffeur ;
- Maintien des compétences via une formation continue ;
- Meilleur niveau de sécurité routière grâce à la formation continue (nouvelles technologies) ;
- Un niveau de formation commun en Europe diminue en principe la concurrence déloyale.

Qui est concerné ?

- Détenteurs des permis du groupe D + sous catégories
- Détenteurs des permis du groupe C + sous catégories

Qui n'est pas concerné ?

- Véhicules dont la vitesse est inférieure ou égale à 45 km/h ;
- Véhicules pompiers, armée, forces de l'ordre, protection civile ;
- Véhicules pour tests sur route, après entretien par exemple ;
- Véhicules de transport humanitaire (donc non commercial) ;
- Véhicules affectées à des missions médicales ;
- Véhicules dépannage, dans un rayon de 100 km du point attache ;
- Véhicules utilisés à des fins privées (déménagement, ...) ;
- Véhicules MMA inférieure ou égale 7,5 T, transport de matériel, pour peu que le transport ne soit pas l'activité principale.
- ...

Certificat d'Aptitude Professionnelle : deux niveaux

- Obtention du CAP = Qualification initiale
Théorie + examens, pratique + examens
- Prolongation du CAP = Formation continue
35 h (via centre agréé) de cours par période de 5 ans, pas d'examens

Remarques

- Le passage du permis va donc être plus long, plus cher et plus difficile. Cela suppose logiquement qu'il y aura moins de candidats pour le passage du permis, en parallèle de la pénurie actuelle et du désintérêt pour le secteur du transport, qui en est déjà une raison.
- Ceux qui possèdent déjà le permis C (CE) devront se rendre dans leur administration communale afin de faire valider leur permis.

Formation continue : prolongation du CAP.

- Possession du permis avant 09 09 09 :
 - = première phase de 7 années pour faire les 35h de cours
 - = première échéance : 10 09 2016
 - = ensuite tous les 5 ans, obligation de suivre 35h de cours
- Obtention après le 10 09 09 :
 - = obligation de suivre 35h de cours tous les 5 ans
 - = première échéance : 10 09 2014

Remarques

- Le permis reste valable, même sans CAP.
- La sélection médicale est un autre point qui s'ajoute au permis mais n'a rien à voir avec le CAP.
- Un permis avec sélection médicale, mais sans CAP ne permet plus d'aller sur la voie publique (pour faire du transport commercial).

Modalités des cours

- La formation continue représente 35 h de cours dans un centre agréé / ou chez le client en fonction des modules.
- Elle est répartie en 5 modules de 7h00 chacun. 7h00 représentent une journée de formation.
- Un module de 7h00 représente concrètement pour le chauffeur 7 points de crédit.
- Lors de chaque formation, le centre agréé signale au Ministère via un système informatique unique, les noms des chauffeurs et les modules suivis.
- A chaque formation suivie, le chauffeur reçoit une attestation.
- Lorsqu'il a reçu 5 attestations (et au plus tard en septembre 2016), le chauffeur se rend à son administration communale afin de changer son permis.
- L'administration communale inscrit alors cela sur le permis. Le code communautaire « 95 » suivi de la nouvelle date de CAP apparaît alors sur le permis.
- Si un transporteur veut engager un chauffeur, il pourra sur base des attestations, se renseigner sur le nombre de points déjà à sa disposition.
- Si un employeur fait rouler un chauffeur qui n'a pas, à la date prévue, ses points, il est responsable autant que le chauffeur.

Les modules de cours

- Les modules ne sont pas établis de façon stricte. Ils sont néanmoins repris dans des grands thèmes :
 - Matières annexe 1 de l'A.R. du 4 mai 2007 :
 - 1.1 Connaissance chaîne cinématique courges de couples.
 - 1.2 Connaissances caractéristiques techniques, organes de sécurité.
 - 1.3 Optimisation de la consommation de carburant.
 - 1.4 Chargement.
 - 1.5 Sécurité et confort des passagers.
 - 1.6 Chargement transport de passagers.
 - 2.1 Connaissance de l'environnement social et de sa réglementation.
 - 2.2 Connaissance réglementation transport de marchandises.
 - 2.3 Connaissance réglementation transport de voyageurs.
 - 3.1 Risques de la route et accidents du travail.
 - 3.2 Prévenir criminalité et trafic de clandestins.
 - 3.3 Prévenir risques physiques.
 - 3.4 Importance aptitude physique et mentale.
 - 3.5 Evaluation situations d'urgences.
 - 3.6 Adoption comportement valorisant image de marque.
 - 3.7 Connaissance environnement économique et organisation du marché.
 - 3.8 Connaissance environnement économique transport de passagers et organisation du marché.
 - ...
- Certains modules peuvent être combinés pour faire au total 7h00.
- Pas d'obligation de suivre 7h00 par an ou 35 h00 de suite. Le tout est d'avoir ses points à la date buttoir.
- Les modules peuvent être choisis, pas d'imposition.
- Seuls des centres agréés par le Ministère peuvent donner les modules et seuls des formateurs agréés peuvent dispenser les cours.
- Les prix demandés par les centres ne sont pas définis.
- Il y aura probablement trop peu de centres, ce qui induit une offre bien plus réduite que la demande et donc, les prix seront sans doute élevés.
- Les cours peuvent être théoriques, pratiques, ou les deux.
- Il n'est pas prévu implicitement que les employeurs devront payer la formation continue.

Deux cas de figure :

- attendre la date buttoir et faire passer les formations. Il y aura forcément dans ce cas d'une part des chauffeurs qui seront hors délais et d'autre part des prix exagérés qui seront demandés.
- Anticiper, au fur et à mesure, en sachant que sans doute certains chauffeurs « en ordre » pourraient bien être débauchés la veille par des concurrents.
- Les aides (Fonds Social, Chèques Formation, ...) ne concernent que les chauffeurs salariés belges.

Enjeux & conséquences

- La pénurie de chauffeurs va encore s'accroître.
 - De moins en moins d'intérêt pour le transport routier.
 - La formation dans son ensemble sera bien plus chère. Si le chauffeur doit la payer lui-même, ils seront peu nombreux à le faire.
 - Bon nombre de chauffeurs vont changer d'orientation professionnelle.
- Les chauffeurs sans travail, qu'ils soient intérimaires ou pas, vont connaître les pires difficultés financières pour être en ordre.
 - Pour avoir de l'argent, il faut travailler.
 - Pour travailler, il faut être en ordre.
 - Pour être en ordre, il faut de l'argent.
- Les chauffeurs en formation ne sauront pas tous y aller les samedis, or la majorité des transporteurs va demander les samedis. Les prix devraient dès lors être majorés les samedis.
- Le chauffeur en formation devra être payé de ses heures, en plus du prix de la formation et de sa non rentabilité puisqu'il ne roulera pas cette journée-là.
- Les syndicats n'accepteront pas que le chauffeur soit mis « en congé » pendant qu'il est en formation.

Sachant cela, il est donc vivement conseillé :

- D'intégrer cette formation continue obligatoire dans un plan de formation global tenant compte des besoins réels de votre entreprise et de vos chauffeurs. Quitte à devoir investir dans cette formation, autant que cela soit utile !
- De ne pas attendre 2016 pour mettre en place un plan de formation, il est déjà clair qu'à ce moment là, la demande sera plus importante que l'offre et qu'il restera du monde sur le bord de la route !
- Il est conseillé de commencer les formations dès maintenant et de faire le dernier module en 2015.