



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT
RELATIF À LA FORMATION DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES
DES CATÉGORIES C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E EN VUE DE
L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE DE CES VÉHICULES**

Demandeur	Madame Elke Van den Brandt Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière
Demande reçue le	08/03/2021
Exposés	Pas d'exposé, avis demandé en urgence
Document transmis	projet d'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la formation des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E en vue de l'obtention du permis de conduire de ces véhicules
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	29/03/2021

CONSIDERATIONS GÉNÉRALES

Une transposition rapide

La Commission insiste sur une transposition rapide en droit bruxellois des directives européennes relatives à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs des véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et au permis de conduire. Ces matières relèvent de la compétence des régions du fait des transferts de compétences opérés dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat.

Les acteurs professionnels doivent disposer d'un cadre juridique afin de pouvoir fonctionner efficacement.

Formation continue

La Commission demande que la formation continue obligatoire¹ apporte une réelle valeur ajoutée pour les chauffeurs, leurs employeurs et les entreprises de formation.

La Commission insiste pour que l'organisation administrative de la formation continue par la Région soit la plus efficiente possible dans l'intérêt de tous les acteurs concernés (transporteurs, instituts de formation, formateurs et conducteurs). Les procédures administratives relatives à la formation continue devront être claires, facilement applicables sur le terrain et modernes (l'e-learning doit être possible).

Du fait de la longueur de la procédure d'adaptation de la réglementation bruxelloise, l'échéance de la formation continue (septembre 2021) risque de poser problème pour certains transporteurs, leurs chauffeurs ayant suivi plusieurs fois le même module de formation comme cela était permis jusqu'à présent. Pour leur permettre de se mettre en ordre dans les délais, la Commission suggère de modifier l'article 54 (voir ci-dessous).

Implication des partenaires sociaux dans le cadre du certificat d'aptitude professionnelle

¹ Pour information, pour le secteur des autobus et autocars privés, la formation continue représente un investissement annuel d'environ 4 millions d'euros.

La Commission demande la prise en compte des partenaires sociaux concernés, et en l'occurrence *les secteurs appelés transport et logistique (Fonds Social transport et Logistique (FSTL), Bus & Car, Déménagement, Combustibles, ...)*, avec les autres organismes de formation compétentes, privés et publics, dans les travaux du GT qui sera institué par la Région dans le cadre du certificat d'aptitude professionnelle pour les chauffeurs des catégories C et D, comme c'était précédemment le cas en application de la législation fédérale.

Meilleure prise en compte de l'égalité des chances et de l'accès pour tous

Tant pour les examens que pour la formation, la Commission demande de revoir les textes pour améliorer l'accès à la profession.

En particulier, la Commission attire l'attention sur le fait que la surdité n'est pas un obstacle à la conduite de véhicules et que celle-ci n'est donc pas un motif de non employabilité/certification à des motifs de « sécurité » infondés. C'est important car dans bien des métiers de manutention, l'argument est invoqué pour ne pas engager des personnes sourdes.

CONSIDERATIONS PARTICULIERES

Titre de l'arrêté

Dans le titre il est uniquement fait mention de l'obtention du permis

La Commission demande de reprendre le titre de l'AR du 4 mai 2007: *Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-capitale relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E]*

TITRE 1^{ER} DISPOSITIONS GENERALES

Art. 2. 29° « Code 95 » : le code de l'Union 95, visé à repris à l'annexe 7 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire qui correspond au certificat d'aptitude professionnelle ;

La Commission demande de faire référence à l'arrêté royal plutôt qu'à la directive

Art. 4. §1^{er}. 8°

La définition d'activité principale" est très peu claire : d'une part, une définition est donnée (*30% du temps de travail mensuel*), d'autre part, elle est suivie de l'affirmation " *à moins que les conducteurs qui excèdent ce pourcentage puissent démontrer que la conduite d'un véhicule ne peut pas être considérée comme leur activité principale* ".

La Commission propose d'enlever " *à moins que les conducteurs qui excèdent ce pourcentage puissent démontrer que la conduite d'un véhicule ne peut pas être considérée comme leur activité principale* ".

Art. 4. § 2. 1° *la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur ;*

La Commission signale que ni la Flandre ni la Wallonie ne prévoient une telle exemption, elle ne l'estime pas nécessaire en Région Bruxelles-Capitale.

Art. 5. § 1^{er}. *Dans le cadre de la qualification initiale obligatoire, durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum huit des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle*

La Commission signale que la formation de 20h n'est pas obligatoire et elle est en contradiction avec l'article 6 où il est mentionné qu'il faut réussir un examen.

Chapitre II. - Le certificat d'aptitude professionnelle

Art. 8. § 1er. *Le code 95, suivi de la date d'échéance du certificat d'aptitude professionnelle, est apposé, sur présentation d'un certificat de qualification initiale C, d'un certificat de qualification initiale D ou d'un document dont il ressort qu'un de ces certificats a été obtenu dans un autre Etat membre de l'Union européenne*

La Commission demande d'ajouter: 1° le permis de conduire, derrière la catégorie de permis de conduire pour laquelle l'aptitude professionnelle est valable

TITRE III. Des Examens

Chapitre II. Des différents examens

Art. 21. la formation des chauffeurs en vue de l'obtention du permis C D E

Sans préjudice de l'application éventuelle de l'arrêté du Gouvernement flamand du 15 janvier 2016 établissant les règles coordinatrices pour le bureau central d'interprétation pour les domaines politiques de l'Enseignement et du Bien-Etre,

La Commission signale qu'il ne peut être fait référence à un texte de loi de la Région flamande.

« Les candidats souffrant d'un handicap auditif, à savoir les candidats sourds ou malentendants, peuvent se faire assister à l'examen théorique par un interprète en langue des signes juré, désigné par le centre d'examen. Sans préjudice de l'application éventuelle de l'arrêté du Gouvernement flamand du 15 janvier 2016 établissant les règles coordinatrices pour le bureau central d'interprétation pour les domaines politiques de l'Enseignement et du Bien-Etre, de la Santé publique et de la Famille, l'interprète est rémunéré par le candidat.

Ces examens peuvent être organisés de telle manière que plusieurs candidats qui parlent ou comprennent une même langue ou idiome puissent être mis ensemble. »

La Commission demande

- De remplacer le terme « souffrant » par « ayant »
- Que l'interprète puisse être choisi par le candidat et ne pas se limiter aux interprètes jurés vu la pénurie dans la profession
- De prévoir une accessibilité plurielle sur base des besoins du candidat (pas uniquement langue des signes) et prise en charge par le centre d'examen (et non par la personne handicapée).

Article 32.

« Cette épreuve dure au moins 25 minutes pour la catégorie D1+E et D+E.3

« En dehors des personnes visées à l'alinéa 1er et l'interprète visé à l'article 21, § 2, seules les personnes désignées par le Ministre ou son délégué peuvent prendre place dans le véhicule »

Ces paragraphes sont aussi mentionnés à l'article 37.

Titre IV. La formation continue

La Commission demande que les besoins en matière d'accès aux examens soient étendus aux besoins d'accès aux formations, y compris les contacts avec l'administration de ces formations. Cela implique des contacts avec l'administration via le Relais signes (interprétation à distance), le financement d'interprètes en présentiel pendant la durée de la formation et pendant les évaluations certificatives.

Article 40. § 1er. *La formation continue visée à l'article 3, § 4, consiste dans le suivi de leçons dans un centre de formation. Un certificat de formation continue est délivré par le centre de formation au conducteur qui a suivi un module de formation continue d'au moins sept heures.*

La Commission demande d'ajouter « La formation continue est dispensée en modules d'au moins sept heures, qui peuvent être répartis sur deux jours consécutifs, la deuxième partie ayant lieu au plus tard 60 jours après la première partie. (par exemple, la conduite écologique, où la théorie est enseignée à 20 participants et les 3 heures au volant sont individuelles).

La Commission demande que la formation continue puisse être dispensée partiellement en recourant à des simulateurs haut de gamme² et d'ajouter: « *ou par le biais de cours avec des outils au niveau des technologies de l'information et de la communication, dont les modalités sont déterminées par le ministre. Il s'agit de l'e-learning.* » C'est d'ailleurs prévu dans la directive européenne pour un maximum de 12 heures dans un cycle de 35 heures.

La Commission estime que la formation sur les droits des passagers est autorisée en tant que sujet dans la formation continue sous le thème 1.

La Commission demande d'enlever la limitation à 1 personne par accompagnateur dans la filière libre si une personne se forme sous l'égide d'une F.P.I.E (Formation Professionnelle Individuelle en Entreprise). (NB : actuellement, cette restriction n'est levée que si le conducteur en formation figure sur le même payroll que l'accompagnateur).

La Commission suggère de préciser que le module de formation «conduite défensive » soit déplacé du thème 3 au thème 1 et celui du « code de la route » du thème 3 au thème 2. (NB La Région flamande a effectué ce changement logique).

A l'article 41 il est prévu que la formation pour le transport des marchandises dangereuses et le transport des animaux sont éligibles. Pour l'application de cette mesure, il faut attendre la parution de l'Arrêté. En Wallonie cette mesure est d'application depuis le 23/05/2020 et en Flandre depuis le 22/08/20. La Commission suggère une application rétroactive en Région Bruxelles-Capitale.

TITRE V. Contrôle et redevances

Chapitre II. redevances

Article 46.

Le résultat de cette adaptation sera arrondi à l'euro supérieur si les décimales du montant calculé sont supérieures ou égales à 0,5 ou à l'euro inférieur si les décimales sont inférieures à 0,5.

Ce paragraphe doit aller sous §3 en place de §2.

Article 54. *L'article 40, § 4, ne s'applique pas à la première formation continue que doivent suivre les titulaires d'un permis de conduire valable pour la conduite de véhicules du groupe 2 délivré avant le 1er février 2013.*

La Commission demande de remplacer « première » par « seconde ».

Le texte en néerlandais doit être revu pour être conforme au texte en français.

Ci-dessous, les traductions employées

permis de conduire provisoire professioneel voorlopig rijbewijs vakbekwaamheid

date d'échéance vervaldatum

Studiepunten remplacer par kredietpunten (Article 14. §1^{er})

Le terme "bijkomend examen" est alterné avec le terme "aanvullend examen". Il est préférable d'utiliser partout le terme "aanvullend examen" comme dans les autres Régions.

² Le temps de conduite sur un simulateur de haute gamme est considéré comme étant 3 fois plus efficace que sur la voie publique. (suivant l'exemple du Danemark, où 15 minutes de conduite sur simulateur sont égales à 45 minutes de conduite sur la voie publique).