CORAC 5 & 6 - CORRIDORS STRATÉGIQUES D'AFRIQUE CENTRALE
COMPOSANTE 2 – FACILITATION DES TRANSPORTS
ACTIVITÉ A2.1.4 – Appuyer à la professionnalisation de la chaîne de valeur des transports

CAHIER DES CHARGES – TERMES REFERENCE

PRESTATIONS DE FORMATION DES CONDUCTEURS PROFESSIONNELS DE POIDS LOURDS

Conduite en sécurité • Conduite défensive • Éco-conduite • Bonnes pratiques professionnelles
Prévention et gestion des risques

Désignations	**Informations**
Adjudicateur	EXPERTISE FRANCE
Projet	Mesures d'appui au transport et au commerce sur les corridors stratégiques d'Afrique centrale "CORAC 5-6" (Corridor n°5 : Libreville–Kribi/Douala–N'Djamena ; Corridor n°6 : Douala/Kribi–Bangui–Kampala)
Type	Accord-cadre à bon de commande mono-attributaire
Objet	Préparation, l'organisation, la réalisation, l'évaluation et documentation de sessions de formation destinées aux conducteurs professionnels de poids lourds
Zone d'intervention	Cameroun, Gabon, Tchad, République Centrafricaine, République Démocratique du Congo, Ouganda
Allotissement	Non
Durée de la mission	34 mois

Le présent cahier des charges définit le besoin et les conditions techniques d'exécution des prestations. Les conditions de candidature, les critères d'attribution et leur pondération ainsi que les modalités de remise des offres sont fixés par le règlement de la consultation.

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION 4
2. OBJET DU MARCHÉ 5
3. NATURE DU MARCHÉ 5
4. FORME ET DURÉE 5
5. OBJECTIFS 5
   5.1. Objectif général 5
   5.2. Objectifs pédagogiques 6
6. PUBLIC CIBLE ET BENEFICIAIRES 6
7. LIEUX D'EXÉCUTION ET INTERVENTION TRANSFRONTALIÈRE 6
8. CONSISTANCE DES PRESTATIONS 7
   8.1. Principes pédagogiques 7
   8.2. Architecture du programme 7
   8.3. Module M8 renforcé - CONTEXTUALISATION CORAC 5&6, PORTUAIRE, LOGISTIQUE ET DOUANIÈRE 8
   8.4. Durée et organisation d'une session 8
   8.5. Méthodes pédagogiques 9
   8.6. Diagnostic initial et traçabilité individuelle 9
   8.7. Évaluation et validation des compétences 9
   8.8. Documents de fin de formation 10
   8.9. Supports pédagogiques et propriété intellectuelle 10
   8.10. Simulateur de conduite 11
9. MOYENS HUMAINS ET MATÉRIELS 11
   9.1. Équipe de formateurs 11
   9.2. Langue de formation 11
   9.3. Moyens techniques et répartition 11
10. SÉCURITÉ ET SÛRETÉ 12
   10.1. Sécurité des activités pratiques 12
   10.2. Sûreté du personnel et assurances 12
11. RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS 13
12. LIVRABLES 13
13. PILOTAGE ET MODALITÉS D'EXÉCUTION 14
   13.1. Bons de commande 14
   13.2. Pilotage 14
   13.3. Données personnelles et confidentialité 14
   13.4. Visibilité 15
14. VÉRIFICATION ET RÉCEPTION 15
15. INDICATEURS DE PERFORMANCE 15

16. PRIX ET FACTURATION 15
17. CONTENU ATTENDU DES OFFRES 16
17.1. Offre technique 16
17.2. Offre financière 16
18. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET PIÈCES CONTRACTUELLES 17
19. ANNEXES 18
ANNEXE 1 – PROGRAMME DÉTAILLÉ DES MODULES ET PLANNING DE RÉFÉRENCE 19
ANNEXE 2 – FICHE INDIVIDUELLE DU PARTICIPANT 21
ANNEXE 3 – PRÉ-TEST THÉORIQUE – 40 QCM 22
ANNEXE 4 – GRILLE DE DIAGNOSTIC PRATIQUE 29
ANNEXE 5 – GRILLE D'ÉVALUATION THÉORIQUE FINALE 30
ANNEXE 6 – GRILLE D'ÉVALUATION PRATIQUE FINALE 31
ANNEXE 7 – SYNTHÈSE INDIVIDUELLE ET PLAN DE RENFORCEMENT 32
ANNEXE 8 – TRAME DU RAPPORT DE SESSION (L4) 33
ANNEXE 9 – MODÈLES D'ATTESTATION ET DE CERTIFICAT 34
ANNEXE 10 – GRILLE DE CONTRÔLE QUALITÉ 35

1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Le projet CORAC 5-6 « Mesures d'appui au transport et au commerce sur les corridors stratégiques d'Afrique centrale » est une action financée par l'Union européenne dans le cadre de la stratégie Global Gateway, dotée d'un budget total de 30,3 millions d'euros et mise en œuvre sur une durée de 48 mois à compter du 1er novembre 2025. Expertise France en assure la mise en œuvre en tant que chef de file d'un consortium associant la FAO/CIPV, l'OMD et la CNUCED.

L'action porte sur deux corridors stratégiques d'Afrique centrale : le corridor n°5 (Libreville–Kribi/Douala–N'Djamena) et le corridor n°6 (Douala/Kribi–Bangui–Kampala). Elle vise à améliorer la fluidité, la compétitivité et la durabilité du transport et du commerce le long de ces axes, au bénéfice des institutions régionales (CEMAC, CEEAC), des administrations nationales et des acteurs privés du secteur des transports et de la logistique.

Le projet vise également à poursuivre l'appui à la Commission de la CEMAC conduit entre 2021 et 2024 par Expertise France (financement DGT-AFD-CEMAC) pour l'élaboration d'une stratégie sur la commande publique, d'une Directive PPP ainsi qu'une méthodologie régionale de planification des projets PPP et d'une étude de préfaisabilité d'un mécanisme de financement régional pour la préparation des projets PPP.

La professionnalisation des conducteurs de véhicules lourds constitue un levier essentiel de la sécurité routière et de la performance logistique sur ces corridors, où l'accidentologie impliquant des poids lourds demeure élevée. Dans ce cadre, le projet prévoit de doter des structures de formation situées dans six villes des corridors (Douala, Libreville, Bangui, Kinshasa, Kampala et N'Djamena) de simulateurs de conduite poids lourd à environnement complet, permettant la formation initiale et continue des conducteurs professionnels dans des conditions sûres, reproductibles et économes en carburant.

La qualification des conducteurs de poids lourds conditionne directement la prévention des accidents, la maîtrise des véhicules et des chargements, la réduction des consommations et de l'usure, la sécurité des marchandises et la continuité des opérations sur les corridors.

Expertise France dispose d'un référentiel pédagogique commun, comprenant dix modules, une organisation de référence sur dix jours ainsi que des outils de diagnostic, d'évaluation et de traçabilité. Le présent cahier des charges en fixe les conditions de mise en œuvre par un opérateur de formation.

Les présents termes de référence définissent les spécifications techniques minimales pour la sélection d'un prestataire chargé de la Préparation, l'organisation, la réalisation, l'évaluation et la documentation de sessions de formation destinées aux conducteurs professionnels de poids lourds.

2. OBJET DU MARCHÉ

La présente consultation a pour objet la conclusion d'un accord-cadre mono-attributaire à bons de commande, sans montant minimum et avec un montant maximum, portant sur la sélection d'un prestataire spécialisé, selon l'organisation retenue par Expertise France, pour préparer, organiser, réaliser, évaluer et documenter des sessions de formation destinées aux conducteurs professionnels de poids lourds.

La prestation couvre l'ensemble de la chaîne :

- Contextualisation et planification de chaque session ;
- Mobilisation des formateurs et des moyens ;
- Diagnostic initial des participants ;
- Formation théorique et pratique ;
- Évaluations, traçabilité individuelle et délivrance des documents de fin de formation ;
- Restitution, recommandations et amélioration continue.

3. NATURE DU MARCHÉ

Il s'agit d'un marché public de services conclu avec un opérateur économique (organisme ou centre de formation, auto-école professionnelle, cabinet spécialisé ou groupement) capable de mobiliser une équipe de formateurs et les moyens pédagogiques et logistiques associés. Il ne constitue pas un contrat de prestation de service d'expertise individuelle conclu intuitu personae.

4. FORME ET DURÉE

Le marché prend la forme d'un accord-cadre mono-attributaire à bons de commande, sans montant minimum

Il est conclu pour une durée de 34 mois à compter de sa notification. Chaque bon de commande précise le bénéficiaire, le lieu, les dates, les effectifs, l'organisation des groupes, la langue de formation et la répartition des moyens.

5. OBJECTIFS

5.1. Objectif général

Renforcer les connaissances, les savoir-faire et les comportements professionnels des conducteurs de poids lourds afin qu'ils conduisent en sécurité, anticipent les risques, maîtrisent leur véhicule et leur chargement, adoptent une conduite défensive et économique, gèrent la fatigue et les conditions difficiles, et réagissent de manière appropriée face aux incidents et accidents.

5.2. Objectifs pédagogiques

À l'issue de la formation, chaque participant mobilise, de façon observable en situation professionnelle :

- **des savoirs** : règles essentielles du code de la route et signalisation, caractéristiques du poids lourd, risques liés au poids et au gabarit, chargement et arrimage, conduite défensive, éco-conduite, gestion de la fatigue, conditions difficiles, réalités des corridors, prévention et gestion des urgences ;
- **des savoir-faire** : contrôle du véhicule avant départ, détection des anomalies, manœuvres, gestion des angles morts et des distances de sécurité, anticipation des dangers, sécurisation de la charge, application de l'éco-conduite, réaction face aux incidents ;
- **des savoir-être** : responsabilité, discipline, vigilance, maîtrise de soi, respect des procédures, courtoisie et culture de prévention.

6. PUBLIC CIBLE ET BENEFICIAIRES

Le public prioritaire est constitué des conducteurs professionnels de poids lourds (camions, véhicules articulés, tracteurs routiers, semi-remorques et autres véhicules de transport de marchandises), effectuant des transports nationaux ou internationaux, notamment sur les corridors CORAC 5&6.

Des personnels non-conducteurs de la chaîne de transport peuvent être associés à certaines séquences. Leur évaluation est adaptée à leur fonction ; ils ne sont pas évalués comme conducteurs.

Le bénéficiaire de chaque session (entreprise de transport, organisation professionnelle, administration ou toute structure désignée par Expertise France) est identifié dans le bon de commande. Expertise France transmet au titulaire les informations disponibles sur les participants, les véhicules, les marchandises, les itinéraires et les règles internes pertinentes. Le titulaire adapte exemples, études de cas et scénarios sans dénaturer le socle des dix modules ; ces adaptations sont documentées dans le plan de formation (L1).

7. LIEUX D'EXÉCUTION ET INTERVENTION TRANSFRONTALIÈRE

Les pays d'intervention sont : Cameroun, Gabon, Tchad, République Centrafricaine, République Démocratique du Congo, Ouganda.

Les prestations sont exécutées dans les pays et sur les sites définis ; et précisés dans chaque bon de commande.

Lorsqu'il intervient hors de son pays d'établissement, il devra démontrer sa capacité à mobiliser les formateurs, organiser leurs déplacements, transporter les supports et petits équipements portables,

assurer la continuité pédagogique, satisfaire aux obligations administratives applicables et coordonner l'intervention avec le bénéficiaire.

La mobilité des formateurs ne doit pas conduire à transférer au bénéficiaire des coûts qui relèvent contractuellement du prestataire. La répartition des responsabilités devra être explicitée dans l'offre puis dans le bon de commande ou contrat.

Aucun coût relevant du titulaire ne peut être transféré au bénéficiaire.

8. CONSISTANCE DES PRESTATIONS

8.1. Principes pédagogiques

Le dispositif repose sur l'approche par compétences, le diagnostic préalable, l'individualisation, l'articulation théorie/pratique, la prévention, la contextualisation, la traçabilité et l'amélioration continue.

La démarche de référence est :

DIAGNOSTIQUER → ADAPTER → APPRENDRE → METTRE EN PRATIQUE → ÉVALUER → CORRIGER → SUIVRE.

La contextualisation devra intégrer, lorsque pertinent, le pays, la réglementation, le type de véhicule, les marchandises, les conditions routières, les corridors, les ports, les plateformes logistiques, les contrôles, les frontières, les contraintes douanières et les procédures internes du bénéficiaire.

8.2. Architecture du programme

Le programme comprend trois (3) volets et dix (10) modules. Leur contenu détaillé figure en annexe 1

Volet	Modules	Finalité
Volet 1 – Conduite en sécurité et conduite défensive	M1 Code de la route et signalisation M2 Maîtrise du poids lourd M3 Chargement, arrimage et stabilité M4 Conduite défensive et préventive M7 Conditions difficiles et gestion des risques M9 Urgences, premiers secours, incidents et accidents	Prévenir les risques ; maîtriser le véhicule, la charge et les situations de conduite

Volet	Modules	Finalité
Volet 2 – Éco-conduite et maîtrise des coûts	M5 Éco-conduite et maîtrise des coûts	Réduire consommation, usure et coûts d'exploitation
Volet 3 – Bonnes pratiques professionnelles et environnement	M6 Fatigue, sommeil et vigilance M8 Corridors CORAC 5&6, ports, logistique et douane	Maîtriser la fatigue, l'environnement des corridors et le comportement professionnel
Module transversal	M10 Évaluation finale et renforcement continu	Évaluer, valider et maintenir les compétences

8.3. Module M8 renforcé - CONTEXTUALISATION CORAC 5&6, PORTUAIRE, LOGISTIQUE ET DOUANIÈRE

Le module M8 est un module renforcé et constitue un élément distinctif du dispositif. Il devra être contextualisé à partir des réalités du corridor, du pays, du port, de la plateforme logistique, du bénéficiaire et des marchandises transportées.

- caractéristiques et contraintes des corridors CORAC 5&6 et itinéraires concernés ;
- conduite sur longues distances, zones urbaines, périurbaines et interurbaines ;
- accès, circulation et règles de sécurité dans les ports et plateformes logistiques ;
- files d'attente, congestion, stationnement et arrêts sécurisés ;
- postes de contrôle, pesage, contrôles routiers et frontières ;
- interfaces transport–port–douane et documents relevant de l'activité du conducteur ;
- sécurité des marchandises, prévention des vols, intrusions et actes à risque ;
- communication avec les différents intervenants et gestion des tensions ;
- respect des procédures de l'entreprise et continuité de la chaîne logistique ;
- comportement professionnel et représentation de l'entreprise.

Logique pédagogique :

OBSERVER → COMPRENDRE → ANTICIPER → ADAPTER → SÉCURISER.

8.4. Durée et organisation d'une session

Une session dure **dix jours**, dont cinq principalement théoriques et cinq principalement pratiques, pour un volume minimal de **70 heures effectives** de formation (sept heures par jour, pause déjeuner non comprise). Théorie et pratique peuvent alterner dans une même journée lorsque l'efficacité pédagogique le justifie. Les horaires sont arrêtés avec le bénéficiaire ; le planning de référence figure en annexe 1.

Les séquences théoriques peuvent se dérouler en plénière jusqu'à 75 participants si les conditions de salle, de visibilité, d'audibilité et de sécurité le permettent. Les activités pratiques sont conduites en sous-groupes de 15 participants au plus, chacun encadré en permanence par au moins un formateur qualifié. L'évaluation pratique finale est individuelle.

Effectif de la session	**1–15**	**16–30**	**31–45**	**46–60**	**61–75**
Sous-groupes pratiques	1	2	3	4	5

Le plan de formation (L1) précise, pour chaque session, le nombre de groupes, les rotations, les formateurs, les véhicules et le temps de pratique individuel par participant.

8.5. Méthodes pédagogiques

Le titulaire met en œuvre une pédagogie active et contextualisée : exposés interactifs, études de cas, quiz, démonstrations, vidéos, conduite commentée, mises en situation, analyse des erreurs et correction individualisée. Tout comportement présentant un risque grave est corrigé immédiatement et, si nécessaire, l'exercice est interrompu.

8.6. Diagnostic initial et traçabilité individuelle

Le diagnostic comprend un pré-test théorique de 40 QCM (quatre par module – annexe 3) et, lorsque les conditions de sécurité et les moyens le permettent, un diagnostic pratique (annexe 4). Ses résultats orientent l'individualisation des exercices et les recommandations finales.

Chaque participant dispose d'une fiche individuelle (annexe 2) retraçant l'ensemble de son parcours.

FICHE INDIVIDUELLE → PRÉ-TEST → DIAGNOSTIC → FORMATION → POST-TEST → ÉVALUATION FINALE → PLAN DE RENFORCEMENT

8.7. Évaluation et validation des compétences

L'évaluation comprend le pré-test, le diagnostic pratique, des évaluations formatives, un post-test, une évaluation théorique finale (annexe 5) et une évaluation pratique finale individuelle (annexe 6), suivies d'une restitution individuelle.

La note finale est calculée à raison de 40 % pour la théorie et 60 % pour la pratique. Le participant est déclaré apte s'il obtient au moins 12/20 sans commettre d'erreur critique de sécurité. Constituent des erreurs critiques :

- la mise en danger manifeste d'une personne ;
- la perte de contrôle du véhicule ou une manœuvre présentant un risque grave ;
- le non-respect d'une consigne essentielle de sécurité malgré rappel ;
- la poursuite volontaire d'une situation dangereuse ;
- un défaut grave d'immobilisation ou de sécurisation du véhicule ;
- la non-détection d'un danger évident en situation évaluée ;
- un comportement incompatible avec la maîtrise minimale attendue du véhicule.

Les résultats sont restitués aux niveaux individuel, collectif et, lorsque pertinent, par module.

8.8. Documents de fin de formation

Une attestation de participation est délivrée aux participants ayant suivi la formation selon les conditions d'assiduité arrêtées dans le plan de formation, et un certificat d'aptitude à ceux qui satisfont aux critères de l'article 8.7 (modèles en annexe 9). Ces documents ne valent ni permis de conduire, ni autorisation administrative, ni substitut aux qualifications réglementaires.

8.9. Supports pédagogiques et propriété intellectuelle

Le titulaire fournit ou adapte l'ensemble des supports nécessaires : présentations, fiches pédagogiques et pratiques, études de cas, vidéos, quiz, exercices, outils d'évaluation et documents de traçabilité, en français et/ou en anglais selon le contexte.

Il peut s'appuyer sur tout support existant pertinent, sous réserve de sa conformité à la réglementation routière du pays d'intervention et du respect des droits de propriété intellectuelle des tiers. Aucun support d'un auteur ou d'un éditeur déterminé n'est imposé. Le référentiel pédagogique d'Expertise France et le corrigé du pré-test sont remis au titulaire à la notification.

Les supports réalisés spécifiquement pour le marché peuvent être utilisés librement par Expertise France et les bénéficiaires pour les besoins du projet, dans les conditions fixées au contrat.

8.10. Simulateur de conduite

L'acquisition, l'installation et la maintenance de simulateurs de conduite font l'objet d'un marché distinct et sont exclues du présent marché. Lorsqu'un simulateur est disponible sur le site, le titulaire peut l'utiliser en complément des séquences pratiques, sans qu'il se substitue à la conduite réelle.

9. MOYENS HUMAINS ET MATÉRIELS

9.1. Équipe de formateurs

Le titulaire mobilise une équipe dont les qualifications et l'expérience couvrent l'ensemble des modules, notamment :

- une expérience significative de formation de conducteurs professionnels de poids lourds ;
- une expérience pratique de la conduite ou de l'encadrement de conducteurs de poids lourds ;
- des compétences en sécurité routière, conduite défensive et éco-conduite ;
- des compétences en pédagogie des adultes et en évaluation ;
- une connaissance des environnements portuaires et logistiques et des corridors ou contextes comparables pour le module M8 ;
- une compétence en gestion des urgences et premiers secours pour le module M9.

Les formateurs proposés sont désignés nominativement dans l'offre. Tout remplacement en cours d'exécution est soumis à l'accord écrit préalable d'Expertise France, le remplaçant devant présenter un profil au moins équivalent. Le marché est ouvert à l'expertise nationale, régionale et internationale.

9.2. Langue de formation

La langue de formation (français et/ou anglais, le cas échéant langue locale en appui) est précisée dans chaque bon de commande selon le pays, le bénéficiaire et le public.

9.3. Moyens techniques et répartition

À la charge du titulaire	**Pouvant être mis à disposition par le bénéficiaire, si le bon de commande le prévoit**
Formateurs, encadrement et coordination	Salle de formation, tables, chaises, alimentation électrique
Ordinateurs, supports numériques et imprimés	Vidéoprojecteur et écran

Outils de diagnostic, d'évaluation et de traçabilité	Poids lourds, tracteurs, semi-remorques
Petits équipements transportables et EPI de son personnel	Espace de manœuvre ou parcours, autorisations d'accès au site
Déplacements, hébergement et subsistance de son personnel	Matériel local de chargement et d'arrimage ; carburant et entretien des véhicules

Chaque bon de commande arrête la répartition de ces moyens, y compris le carburant, l'entretien et l'assurance des véhicules. Aucune prise en charge ne peut rester implicite. Avant chaque session, le titulaire vérifie la disponibilité et l'adéquation des moyens et signale par écrit à Expertise France, au plus tard 5 jours ouvrés avant le démarrage, toute carence du bénéficiaire susceptible d'affecter l'exécution.

10. SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

10.1. Sécurité des activités pratiques

Le titulaire est responsable de la sécurité des activités placées sous sa supervision. Il assure au minimum :

- l'évaluation préalable du site et du parcours ;
- la vérification de l'état des véhicules, de leurs documents et de leur assurance pour un usage en formation ;
- un briefing de sécurité obligatoire avant chaque séquence pratique ;
- le port des équipements de protection appropriés ;
- la supervision effective des exercices et l'interruption immédiate de toute activité présentant un risque non maîtrisé ;
- le respect des règles de circulation et des procédures du site ;
- la consignation des incidents, anomalies et actions correctives.

10.2. Sûreté du personnel et assurances

Le titulaire est seul responsable de la sûreté de son personnel. Il se conforme aux consignes de sûreté communiquées par Expertise France pour les zones d'intervention. Il justifie d'une assurance

responsabilité civile professionnelle couvrant les activités de formation, y compris pratiques. Tout incident est signalé à Expertise France dans les 24 heures.

11. RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS

Titulaire	Bénéficiaire	Expertise France
Préparer et exécuter les sessions conformément au présent cahier des charges et au planning validé Mobiliser les formateurs et les moyens à sa charge Adapter la pédagogie au public et au contexte Assurer la sécurité des activités pratiques Tenir les feuilles de présence et les dossiers individuels Produire les livrables L1 à L5 Signaler sans délai toute contrainte d'exécution Protéger les données personnelles	Identifier et convoquer les participants Transmettre les informations sur les conducteurs, véhicules, marchandises et activités Mettre à disposition les moyens prévus au bon de commande Faciliter l'accès aux sites Communiquer ses règles internes de sécurité Participer à la validation du planning et à la restitution	Piloter et suivre le marché Émettre les bons de commande Coordonner les relations avec les bénéficiaires Valider les livrables Procéder à la réception des prestations

12. LIVRABLES

Livrable	Contenu minimal	Délai
L1 – Plan de formation	Calendrier, programme détaillé, horaires, groupes et rotations, formateurs, moyens, véhicules, site, dispositif de sécurité, adaptations au contexte	Au plus tard 10 jours calendaires avant le démarrage ; validation par Expertise France avant la session

Livrable	Contenu minimal	Délai
L2 – Supports pédagogiques	Supports théoriques, fiches pratiques, exercices, études de cas, scénarios contextualisés, outils d'évaluation	Au plus tard 10 jours ouvrés avant le démarrage
L3 – Dossier de suivi et d'évaluation	Feuilles de présence émargées, fiches individuelles, pré-tests, diagnostics, évaluations, post-tests, résultats	À la clôture de la session
L4 – Rapport de session	Selon la trame de l'annexe 8 : bénéficiaire, lieu, dates, effectifs, formateurs, modules, pratique, résultats, indicateurs, écarts, incidents, recommandations	Dans les 10 jours calendaires suivant la clôture
L5 – Documents de fin de formation	Attestations et certificats, synthèse des résultats, synthèses individuelles et plans de renforcement (annexe 7)	Dans les 10 jours calendaires suivant la validation de L4

Les livrables sont transmis sous format électronique éditable et PDF ; les données de résultats sont fournies sous format tableur. Ils doivent permettre de vérifier les jours, effectifs, activités réalisées, résultats et recommandations.

13. PILOTAGE ET MODALITÉS D'EXÉCUTION

13.1. Bons de commande

Expertise France notifie chaque bon de commande au moins 30 jours calendaires avant la date de démarrage de la session, sauf accord des parties sur un délai plus court.

13.2. Pilotage

Le titulaire désigne un coordinateur, interlocuteur unique d'Expertise France. Une réunion de lancement se tient dans les quinze jours suivant la notification de l'accord-cadre, puis un point de préparation avant chaque session. Le titulaire signale sans délai toute difficulté affectant le calendrier, la qualité ou la sécurité.

13.3. Données personnelles et confidentialité

Les données des participants ne sont traitées que pour la formation, l'évaluation, le suivi et le reporting prévus au marché, dans le respect du règlement (UE) 2016/679 et de la législation du pays

d'intervention. Le titulaire ne les conserve pas au-delà de l'exécution du marché, sauf obligation légale, et les remet à Expertise France à son terme.

13.4. Visibilité

Les supports, attestations et certificats respectent les exigences de visibilité de l'Union européenne et la charte d'Expertise France communiquées au titulaire.

14. VÉRIFICATION ET RÉCEPTION

La réception de chaque bon de commande est prononcée au vu de la réalisation effective de la session, de la remise des livrables L3 à L5 et de leur conformité au présent cahier des charges. Expertise France peut demander des corrections, que le titulaire apporte dans un délai de 15 jours ouvrés.

Expertise France prononce l'admission, l'ajournement, la réfaction ou le rejet dans les conditions du CCAG-FCS. Une session non réalisée ou interrompue du fait du titulaire ne donne pas lieu à paiement pour la partie non exécutée.

15. INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les indicateurs suivants sont renseignés pour chaque session dans le rapport L4 :

Indicateur	**Mesure / source de vérification**
Participation	Nombre de participants et taux de présence (feuilles émargées)
Progression théorique	Écart pré-test / post-test / évaluation finale
Progression pratique	Écart diagnostic / évaluation pratique finale
Compétences	Compétences maîtrisées et à renforcer
Sécurité	Erreurs critiques observées et corrigées
Professionnalisme	Comportements professionnels observés
Certification	Nombre et taux de participants déclarés aptes
Renforcement	Plans individuels et collectifs établis
Qualité	Satisfaction des participants, conformité des livrables, actions correctives (annexe 10)

CONSTATER → ANALYSER → CORRIGER → MESURER → AMÉLIORER

16. PRIX ET FACTURATION

Les prestations sont rémunérées par application des prix unitaires du bordereau des prix (BPU) aux quantités commandées. Les prix sont fermes et réputés comprendre toutes les charges du titulaire : préparation, formation, supports, évaluations, déplacements, hébergement et subsistance de son personnel, assurances et frais administratifs.

Les postes susceptibles d'être pris en charge par le bénéficiaire (véhicules, carburant, salle) sont identifiés distinctement dans le BPU et ne sont facturés que s'ils sont expressément mis à la charge du titulaire par le bon de commande.

Chaque facture se rapporte à un seul bon de commande et est émise après admission des prestations correspondantes.

17. CONTENU ATTENDU DES OFFRES

17.1. Offre technique

- compréhension du contexte CORAC 5&6 et des objectifs du marché ;
- méthodologie de préparation, de contextualisation et de formation ;
- programme détaillé et organisation des dix jours ;
- organisation des groupes pratiques et temps de pratique individuel par participant ;
- méthodes de diagnostic et d'évaluation ;
- composition de l'équipe de formateurs, CV et disponibilités ;
- moyens techniques, véhicules, sites et équipements mobilisés ;
- dispositif de sécurité des activités pratiques ;
- organisation de la mobilité nationale et transfrontalière ;
- dispositif de traçabilité, de reporting et de qualité ;minima
- hypothèses retenues et moyens attendus du bénéficiaire.

17.2. Offre financière

Le soumissionnaire complète le BPU et le détail quantitatif estimatif (DQE) fournis dans le dossier de consultation, en distinguant les coûts de préparation, de formation, de supports, de déplacement et de logistique, et en identifiant toute dépense attendue du bénéficiaire.

Les critères d'attribution et leur pondération sont fixés au règlement de la consultation.

18. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET PIÈCES CONTRACTUELLES

Le marché est régi par le code de la commande publique et le règlement des marchés publics et des subventions d'Expertise France. Les pièces contractuelles prévalent dans l'ordre suivant : le contrat (acte d'engagement et clauses particulières), le présent cahier des charges et ses annexes, le bordereau des prix, le CCAG-FCS en vigueur, puis l'offre technique du titulaire.

19. ANNEXES

N°	Intitulé
1	Programme détaillé des modules et planning de référence
2	Fiche individuelle du participant
3	Pré-test théorique – 40 QCM
4	Grille de diagnostic pratique
5	Grille d'évaluation théorique finale
6	Grille d'évaluation pratique finale
7	Synthèse individuelle et plan de renforcement
8	Trame du rapport de session (L4)
9	Modèles d'attestation et de certificat
10	Grille de contrôle qualité

ANNEXE 1 – PROGRAMME DÉTAILLÉ DES MODULES ET PLANNING DE RÉFÉRENCE

Module	Finalité	Contenus	Application pratique
M1 – Code de la route et signalisation	Je connais les règles	Règles essentielles, signalisation, priorités, vitesse, distances, usagers vulnérables, applications aux corridors.	Analyse de situations et quiz.
M2 – Maîtrise du poids lourd	Je connais mon véhicule	Caractéristiques PL, documents, masses, dimensions, gabarit, freinage, inertie, ralentisseur, contrôle avant départ.	Check-list et contrôle véhicule.
M3 – Chargement, arrimage et stabilité	Je maîtrise ma charge	Répartition des masses, centre de gravité, arrimage, dispositifs de sécurisation, surcharge, stabilité.	Contrôle et sécurisation.
M4 – Conduite défensive et préventive	J'anticipe les dangers	Observation, analyse, anticipation, marges de sécurité, communication et prévention.	Mises en situation.
M5 – Éco-conduite et maîtrise des coûts	Je maîtrise ma consommation et mes coûts	Anticipation, régime, accélération, freinage, ralenti, pneumatiques, entretien, consommation et usure.	Conduite éco et comparaison.
M6 – Fatigue, sommeil et vigilance	Je maîtrise mon état	Fatigue, somnolence, signes d'alerte, récupération, organisation du trajet, conduite de nuit.	Études de situations.
M7 – Conditions difficiles et gestion des risques	J'adapte ma conduite	Pluie, nuit, visibilité réduite, route dégradée, poussière, chaleur, vent, pentes, congestion.	Scénarios et conduite adaptée.
M8 – Corridors CORAC 5&6, ports, logistique et douane	Je maîtrise mon environnement	Corridors, longues distances, ports, plateformes, contrôles, pesage, frontières, sécurité marchandises, procédures et comportement professionnel.	Études de cas contextualisées.

M9 – Urgences, incidents et accidents	Je sais réagir	Protéger, alerter, assister dans la limite des compétences, panne, incendie, accident, fuite, compte rendu.	Simulations et débriefing.
M10 – Évaluation et renforcement	Je démontre mes compétences	Évaluation théorique/pratique, critères critiques, synthèse individuelle, plan de renforcement.	Évaluations finales.

Jour	**Matin (08h00–12h00)**	**Après-midi (13h00–16h00)**
J1	Accueil, fiche, pré-test, diagnostic, M1	Applications M1
J2	M2	M3
J3	M4	M4 – cas pratiques
J4	M5	M6
J5	M7	M8 + M9
J6	Diagnostic pratique, contrôle véhicule	Prise en main / manœuvres
J7	Conduite défensive	Mises en situation
J8	Éco-conduite	Charge / conditions difficiles
J9	Corridors / environnement professionnel	Urgences / incidents
J10	Évaluation théorique	Évaluation pratique + restitution

Horaires indicatifs. Le planning peut être adapté avec le bénéficiaire sous réserve du maintien des objectifs, du volume de 70 heures effectives et de la progression.

ANNEXE 2 – FICHE INDIVIDUELLE DU PARTICIPANT

Rubrique	Informations à renseigner
A. Identification	Nom ; Prénom ; Organisation ; Fonction ; Téléphone ; E-mail
B. Profil professionnel	Type de permis ; année d'obtention ; années d'expérience ; types de PL ; type de transport ; corridors parcourus
C. Conditions de travail	Marchandises ; distances ; conditions routières ; circulation ; environnement portuaire ; frontières/douane
D. Formations antérieures	Formation ; date ; organisme ; objet
E. Diagnostic	Pré-test ; diagnostic pratique ; observations initiales
F. Parcours	Modules suivis ; présence ; observations formatives
G. Évaluation finale	Post-test ; théorie finale ; pratique finale ; résultat
H. Recommandations	Compétences maîtrisées ; compétences à renforcer ; actions recommandées ; échéance

ANNEXE 3 – PRÉ-TEST THÉORIQUE – 40 QCM

Le pré-test est un outil de diagnostic ; il n'entre pas dans la note finale. Le corrigé est remis au titulaire à la notification et n'est pas diffusé aux participants.

Question	Propositions
1. Avant le départ, le contrôle du poids lourd sert principalement à :	A. gagner du temps B. identifier les anomalies pouvant compromettre la sécurité C. augmenter la charge D. réduire les pauses
2. Une distance de sécurité sert principalement à :	A. faciliter le dépassement B. disposer d'un espace pour réagir et s'arrêter C. réduire la consommation uniquement D. suivre plus près
3. Dans une zone à visibilité réduite, le conducteur doit :	A. accélérer B. adapter vitesse et vigilance C. utiliser uniquement le klaxon D. dépasser
4. Les usagers vulnérables nécessitent notamment :	A. moins d'attention B. une marge de sécurité accrue C. un dépassement immédiat D. aucun changement
5. Le gabarit d'un PL influence :	A. uniquement le stationnement B. trajectoire, manœuvres et sécurité C. uniquement le confort D. uniquement la consommation
6. La surcharge peut notamment :	A. améliorer le freinage

	B. augmenter les distances d'arrêt et contraintes mécaniques C. réduire l'usure D. stabiliser toujours le véhicule
7. Avant de partir, une anomalie de sécurité importante doit :	A. être ignorée B. être signalée et traitée selon la procédure C. être photographiée seulement D. être compensée par la vitesse
8. L'inertie d'un PL implique notamment :	A. une réaction instantanée B. une anticipation accrue C. aucune différence D. un freinage plus court
9. Un chargement mal réparti peut :	A. améliorer la stabilité B. affecter stabilité et comportement du véhicule C. réduire toujours les risques D. ne rien changer
10. L'arrimage sert à :	A. décorer la charge B. empêcher les déplacements dangereux de la charge C. augmenter la vitesse D. remplacer le contrôle
11. Le centre de gravité influence :	A. uniquement le confort B. la stabilité du véhicule C. la couleur du véhicule D. la signalisation

12. Une route dégradée impose notamment :	A. une conduite plus brusque B. une adaptation de vitesse et d'anticipation C. un freinage permanent D. une surcharge
13. La conduite défensive repose notamment sur :	A. la réaction tardive B. l'anticipation C. la vitesse élevée D. le suivi rapproché
14. Observer permet de :	A. supprimer tous les risques B. détecter plus tôt les dangers C. rouler plus vite D. éviter les contrôles
15. Une marge de sécurité doit être :	A. minimale B. adaptée à la situation C. identique partout D. supprimée en ville
16. La communication avec les autres usagers contribue à :	A. créer de l'incertitude B. rendre les intentions plus prévisibles C. remplacer les règles D. accélérer
17. L'éco-conduite privilégie :	A. accélérations brutales B. anticipation et conduite régulière C. ralenti prolongé D. vitesse maximale
18. Le ralenti prolongé peut :	A. toujours économiser du carburant

	B. augmenter consommation et émissions C. refroidir sans coût D. réduire l'usure de tous les organes
19. La pression des pneumatiques influence notamment :	A. consommation et sécurité B. uniquement la radio C. uniquement l'éclairage D. rien
20. L'entretien préventif contribue à :	A. augmenter les pannes B. préserver le véhicule et la sécurité C. supprimer les contrôles D. augmenter la surcharge
21. La fatigue peut :	A. améliorer la vigilance B. réduire les capacités d'attention et de décision C. supprimer les risques D. améliorer les réflexes
22. Un signe de somnolence doit conduire à :	A. continuer à tout prix B. s'arrêter dans des conditions sûres et récupérer C. augmenter la musique D. accélérer
23. La conduite de nuit nécessite notamment :	A. moins d'attention B. une vigilance et une adaptation renforcées C. plus de vitesse D. moins de distance
24. Une organisation réaliste du trajet permet de :	A. réduire la récupération B. mieux gérer fatigue et contraintes

	C. supprimer les pauses D. ignorer les limites
25. Sous forte pluie, le conducteur doit notamment :	A. maintenir la vitesse coûte que coûte B. adapter vitesse et distance C. suivre très près D. freiner brutalement
26. En cas de visibilité réduite, il faut :	A. adapter la conduite aux conditions B. supprimer les distances C. doubler systématiquement D. rouler au centre
27. La poussière peut notamment :	A. améliorer la visibilité B. réduire la visibilité et masquer des obstacles C. supprimer les risques D. raccourcir le freinage
28. Dans une descente importante, le conducteur doit notamment :	A. utiliser les techniques adaptées et maîtriser la vitesse B. couper toute vigilance C. accélérer D. se mettre au point mort sans considération de sécurité
29. Sur un corridor, le conducteur doit :	A. ignorer les contraintes locales B. connaître les risques et procédures pertinents C. éviter toute communication D. supprimer les contrôles
30. Dans un environnement portuaire, il faut notamment :	A. respecter les règles de circulation et procédures du site

	B. improviser C. rouler rapidement D. ignorer les piétons
31. Une file d'attente en zone logistique exige :	A. des manœuvres imprévisibles B. patience, vigilance et respect des procédures C. dépassement systématique D. arrêt sans sécurisation
32. Les contrôles et frontières nécessitent notamment :	A. préparation des documents relevant de l'activité du conducteur B. refus des procédures C. improvisation D. vitesse
33. La sécurité des marchandises suppose notamment :	A. vigilance et respect des procédures B. absence de contrôle C. arrêt n'importe où D. communication minimale
34. En cas de tension avec un intervenant, le conducteur doit :	A. escalader le conflit B. garder son calme et respecter les procédures C. menacer D. quitter immédiatement le site sans consigne
35. En cas d'accident, la première logique est :	A. protéger et sécuriser B. déplacer immédiatement toute personne C. repartir D. filmer seulement
36. Après sécurisation, il faut notamment :	A. alerter selon les procédures B. cacher l'événement

	C. poursuivre le trajet D. ignorer les témoins
37. Face à une situation d'urgence, le conducteur doit agir :	A. au-delà de ses compétences B. dans la limite de ses compétences et procédures C. sans sécuriser D. sans alerter
38. La fiche individuelle sert notamment à :	A. remplacer le permis B. assurer la traçabilité du parcours de formation C. sanctionner automatiquement D. supprimer l'évaluation
39. Le post-test permet notamment de :	A. mesurer une progression B. remplacer la pratique C. supprimer le diagnostic D. éviter le reporting
40. Une erreur critique de sécurité lors de l'évaluation pratique doit :	A. être ignorée B. être identifiée et traitée selon les critères validés C. être compensée automatiquement par la théorie D. être supprimée du rapport

ANNEXE 4 – GRILLE DE DIAGNOSTIC PRATIQUE

Critère	Non maîtrisé	À renforcer	Satisfaisant	Maîtrisé	Observations
Contrôle avant départ	☐	☐	☐	☐	
Installation / prise en main	☐	☐	☐	☐	
Maîtrise du gabarit	☐	☐	☐	☐	
Angles morts	☐	☐	☐	☐	
Distances de sécurité	☐	☐	☐	☐	
Freinage	☐	☐	☐	☐	
Anticipation	☐	☐	☐	☐	
Conduite défensive	☐	☐	☐	☐	
Éco-conduite	☐	☐	☐	☐	
Manœuvres	☐	☐	☐	☐	
Chargement / arrimage lorsque observable	☐	☐	☐	☐	
Comportement professionnel	☐	☐	☐	☐	
Adaptation aux conditions	☐	☐	☐	☐	
Gestion des risques	☐	☐	☐	☐	

ANNEXE 5 – GRILLE D'ÉVALUATION THÉORIQUE FINALE

Domaine	Score
M1 – Code et signalisation	/10
M2 – Maîtrise PL	/10
M3 – Chargement / arrimage	/10
M4 – Conduite défensive	/10
M5 – Éco-conduite	/10
M6 – Fatigue / vigilance	/10
M7 – Conditions difficiles	/10
M8 – Corridors / ports / logistique / douane	/10
M9 – Urgences / incidents	/10
M10 – Évaluation / sécurité	/10
TOTAL	/100

ANNEXE 6 – GRILLE D'ÉVALUATION PRATIQUE FINALE

Compétence / critère	Acquis	À renforcer	Non validé	Score / observations
Contrôle véhicule	☐	☐	☐	
Départ sécurisé	☐	☐	☐	
Maîtrise du gabarit	☐	☐	☐	
Manœuvres	☐	☐	☐	
Angles morts	☐	☐	☐	
Distances de sécurité	☐	☐	☐	
Anticipation	☐	☐	☐	
Conduite défensive	☐	☐	☐	
Éco-conduite	☐	☐	☐	
Chargement / stabilité	☐	☐	☐	
Conditions difficiles	☐	☐	☐	
Comportement professionnel	☐	☐	☐	
Gestion d'incident	☐	☐	☐	
Respect des consignes	☐	☐	☐	
Critères critiques	☐	☐	☐	

Toute situation présentant un risque grave pour le conducteur, les autres usagers, le véhicule ou la marchandise fait l'objet d'une observation spécifique et, si nécessaire, d'une action corrective immédiate. Une erreur critique au sens de l'article 8.7 entraîne la non-validation.

ANNEXE 7 – SYNTHÈSE INDIVIDUELLE ET PLAN DE RENFORCEMENT

Domaine	Initial	Final	Évolution	Commentaire
Théorie				
Pratique				
Sécurité				
Éco-conduite				
Professionnalisme				
Corridors / environnement				

Besoin identifié	Action recommandée	Responsable	Délai recommandé	Suivi

ANNEXE 8 – TRAME DU RAPPORT DE SESSION (L4)

1. **Identification** : projet, activité, bénéficiaire, lieu, dates, prestataire, référence de commande.
2. **Participants** : effectif prévu, présent, taux de présence, profils et répartition des groupes.
3. **Formateurs** : noms, qualifications, expériences et rôles.
4. **Programme réalisé** : modules, séquences théoriques, activités pratiques et évaluations.
5. **Résultats** : pré-test, post-test, évaluation pratique, progression et compétences à renforcer.
6. **Difficultés** : pédagogiques, techniques, logistiques, organisationnelles et sécurité.
7. **Incidents et actions correctives** : faits, mesures prises et recommandations.
8. **Recommandations** : individuelles, collectives et besoins de recyclage.
9. **Annexes** : listes de présence, fiches individuelles, résultats, photos lorsque autorisées et pièces justificatives.

ANNEXE 9 – MODÈLES D'ATTESTATION ET DE CERTIFICAT

ATTESTATION DE PARTICIPATION

Il est attesté que M./Mme _____ a participé à la formation des conducteurs professionnels de poids lourds organisée dans le cadre du projet CORAC 5&6 – Activité A2.1.4.

Formation : _____ Durée : 10 jours Lieu : _____ Période : _____

CERTIFICAT D'APTITUDE

Il est certifié que M./Mme _____ a satisfait aux critères de validation de la formation des conducteurs professionnels de poids lourds organisée dans le cadre du projet CORAC 5&6 – Activité A2.1.4.

Il ne constitue ni un permis de conduire, ni une autorisation réglementaire de conduire, ni un substitut aux qualifications légalement exigées.

Les mentions institutionnelles (Union européenne, Expertise France) et les signataires sont communiqués par Expertise France.

ANNEXE 10 – GRILLE DE CONTRÔLE QUALITÉ

Élément contrôlé	Conforme	À améliorer	Action corrective	Responsable / échéance
Programme réalisé	☐	☐		
Présence	☐	☐		
Supports	☐	☐		
Moyens matériels	☐	☐		
Sécurité pratique	☐	☐		
Évaluation	☐	☐		
Fiches individuelles	☐	☐		
Résultats	☐	☐		
Rapport	☐	☐		
Satisfaction	☐	☐		
Boucle d'amélioration	☐	☐		